NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale
Numero 83 - ottobre 2014 Euro 2.00

SOMMARIO

Primo Piano 2

Si licenzia e non si assume:
cosa c'entra l'articolo 18?

Tempo Presente 3

Il lavoro precario nel settore degli appalti

La globalizzazione del trasporto aereo

Lombardia specchio della crisi italiana.
Basterà l'Expo?

BERLINGUER - Nostalgia di un'*altra* politica

Cosa vorrei se fossi giovane

UE – Strategia energetica 2020-2030

In Linea 15

NTV: se il privato incontra il mercato

Il lavoro cooperativo nel trasporto merci in Lombardia

Traghetti: come costruire nuove opportunità per il lavoro

Clausola sociale nell'handling:
un'opportunità e una necessità

Spazio Aperto 25

Il trasporto pubblico:
no news, good news?

Cosa c'è di nuovo sul fronte delle politiche di mobilità

Senza Frontiere 31

A Melbourne, il G20 Ministri del Lavoro. Tra analisi condivise e promesse mai mantenute

Sguardi e Traguardi 33

La condizione femminile in Italia tra vetrina e realtà

Finestre 35

"Perseveranza" di Salvatore Natoli

Immagini 36

Cerfs-volant nel cielo di Berck sur Mer

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Si licenzia e non si assume: *cosa c'entra l'articolo 18?*

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

Redditi bassi e lavoro precario in tutte le sue varianti contrattuali. Per non parlare del sommerso scarsamente contrastato. Le possibilità di assumere nelle forme precarie sono a disposizione di tutte le imprese che non mancano di farlo, visto che i contratti a termine sono almeno i due terzi dei nuovi rapporti di lavoro.

Tutta la precarietà del lavoro in Italia origina dalla progressiva messa a disposizione di strumenti di flessibilità in ingresso che, nelle previsioni sbagliate e nella propaganda politica che le ha sostenute, avrebbero dovuto rendere competitive le imprese e far crescere l'economia e l'occupazione, che sarebbe diventata stabile dentro la crescita.

Le leggi che hanno progressivamente scardinato le regole del mercato del lavoro sono state proposte dai governi e votate dal Parlamento con il sostegno dei tanti teorici della competitività senza regole, che avrebbe fatto ritrovare al Paese la strada della crescita economica.

La crisi ha spinto molto in avanti le azioni dei governi in materia di mercato del lavoro, nel vano tentativo di fermare la recessione e favorire la ripresa.

La spirale della precarietà del lavoro e dei bassi redditi ha aggravato la recessione, fatto arretrare i consumi fino alla deflazione. Un risultato disastroso, frutto di scelte politiche profondamente sbagliate che non sembrano oggetto di ripensamento e correzione.

Molti di quelli che hanno provocato il danno si accorgono della gravità della situazione dei giovani e del lavoro precario e, come usa fare la cattiva politica, provano a scaricare la responsabilità su altri, sul sindacato e sulla Cgil in particolare.

C'è una ricorrente domanda rivolta alla Cgil da tanti autorevoli politici, e commentatori a sostegno: dove eravate, mentre crescevano disoccupazione e precarietà? Un chiaro tentativo di rimuovere errori e responsabilità ribaltandoli sulla Cgil e su tutto il sindacato italiano che, nelle divisioni degli anni recenti, hanno visto indebolita la propria capacità di contrasto alle azioni di demolizione delle regole e delle tutele del lavoro. Ma non si può certo imputare al sindacato la legislazione sul lavoro prodotta dal Parlamento.

Sulla flessibilità in ingresso nel lavoro il danno fatto è sotto gli occhi di tutti, anche di quelli che lo hanno causato. Adesso si annuncia qualche correzione, come il contratto a tutele crescenti che potrebbe ridurre il disastro in atto, se non si tratterà di un'altra forma contrattuale che si aggiunge alle decine di modalità di costituzione del rapporto di lavoro oggi esistenti e, se si troveranno le risorse, come gli ammortizzatori sociali a carattere universale, indispensabili per il buon funzionamento del nuovo sistema.

Questa ricerca di regolazione e di stabilizzazione del mercato del lavoro è gravemente condizionata dalla ripresa delle proposte riguardanti, ancora una volta, la flessibilità in uscita con l'eliminazione dell'art. 18 e di altre fondamentali tutele previste dallo statuto dei lavoratori. Un grave ulteriore arretramento che ripropone la subalternità senza diritti nei rapporti di lavoro della prima metà del secolo scorso, che la legge 300 aveva regolato in applicazione del dettato della Costituzione.

L'esasperata flessibilità in ingresso non è servita a creare lavoro ed a sostenere la crescita, mentre ha contribuito all'impoverimento del lavoro e al crollo dei consumi accelerando la recessione.

Perché dovrebbe capitare il contrario con la cancellazione delle tutele in uscita e con la libertà di licenziamento? La cancellazione dell'articolo 18 in piena recessione e l'aumento dell'insicurezza sulla condizione lavorativa quanto incideranno sulla propensione al consumo? C'è qualcuno che può ragionevolmente dimostrare che aumenterà la disponibilità delle imprese ad assumere?

Si offre ancora una soluzione che si regge su una ragione ideologica che, però, attacca diritti e libertà di tutti i lavoratori, quelli cosiddetti garantiti, insieme a precari e disoccupati, tra i quali si tenta di introdurre conflitti inesistenti, con l'obiettivo di rendere tutti più deboli.

Il mercato del lavoro si deve cambiare, bisogna disboscare la miriade di contratti precari. Il contratto a tutele crescenti può essere una risposta importante se la crescita delle tutele porta tutti a un contratto con pari diritti e senza la libertà di licenziamento nelle mani delle imprese.

La Cgil avanza la sua proposta sulle modifiche allo Statuto dei lavoratori sulla base dell'adeguamento alle trasformazioni intervenute e della conferma delle libertà e dei diritti dei lavoratori.

Rimane irrisolta, annebbiata e nascosta dalla disputa fuorviante sui licenziamenti la grande questione del lavoro che non si crea con la riduzione di diritti e tutele, com'è dimostrato dall'inutilità delle tante deregolazioni introdotte nel tempo. In Italia, la flessibilità, come confermano i dati Ocse, è superiore alla stessa Germania, spesso citata a modello.

In Italia si licenzia e non si assume e questo è il portato della recessione irrisolta.

Si licenzia a migliaia per le tante crisi aziendali: solo nei trasporti tra luglio e settembre, e solo nelle grandi aziende, sono aperte procedure di mobilità per oltre 4 mila lavoratori.

Si licenzia per mancanza di politiche di investimento pubblico e privato, per mancanza di attenzione e sostengo alle infrastrutture e alle attività industriali e questi gravissimi ritardi si coprono aprendo un grande depistaggio dai problemi veri del Paese, con lo scontro su un tema di straordinaria rilevanza per i diritti come l'art. 18 e lo Statuto dei lavoratori, che però non sono, nel bene e nel male, la chiave per restare o per uscire dalla recessione.

Il lavoro precario nel settore degli appalti

di Franco Martini, Segretario Nazionale CGIL

La questione appalti può rappresentare una delle più importanti cartine di tornasole della coerenza con la quale il Governo intende affrontare la questione della riforma del lavoro. Se l'obiettivo è combattere la precarietà e allargare diritti e tutele, questo settore può essere la prova verità delle reali intenzioni alla base della riforma.

Nel dibattito sulla Riforma del Lavoro, che animerà l'imminente stagione autunnale, il tema degli appalti dovrà trovare il giusto spazio, se l'obiettivo che s'intende perseguire è quello di dare nuove regole al mercato del lavoro, schiacciato da tanta precarietà e scarsa capacità di creare nuova occupazione.
Non si tratta, naturalmente, di mettere in discussione la diffusione dei processi di terziarizzazione che ha investito gran parte dei sistemi produttivi, sia di beni che di servizi. Tanto nei settori privati che in quelli della pubblica amministrazione il ricorso alle attività in appalto ha caratterizzato l'evoluzione dei modelli produttivi ormai da alcuni decenni. Nati per favorire la specializzazione di alcune attività, in particolare di alcune determinate fasi di lavoro, con il tempo sono diventate una delle modalità lavorative più critiche, che somma in sé il maggior numero di contraddizioni, incidendo pesantemente sulle condizioni di lavoro delle donne e degli uomini che ne sono coinvolti. Nel settore privato non è più prevalentemente l'edilizia a dominare la vetta della classifica; agricoltura, manifatturiero ed in particolare i trasporti, con il settore della logistica, rappresentano le realtà dove più diffuso è tale ricorso. Nella Pubblica Amministrazione è noto che essi riguardano i servizi tanto alla persona che alle stesse attività pubbliche (scuole, ministeri, uffici pubblici locali, ecc...).
Nel settore dei trasporti, come già detto, la logistica rappresenta l'epicentro della sua diffusione, determinando quasi un'equazione tra appalti e trasporto merci. Ma il ricorso agli appalti non viene meno nella manutenzione dei trasporti ferroviari, negli aeroporti e nel trasporto aereo. È in atto un processo che, se non arrestato ed invertito, in alcuni casi rischia di rendere l'appalto la forma prevalente di attività lavorativa, con inevitabili conseguenze sulle condizioni degli addetti.
Il tema va ricondotto alla discussione sulla riforma del lavoro (Job Acts), poiché occorre segnare la direzione di marcia di quella stessa discussione. È noto che una delle principali manifestazioni della crisi dei nostri sistemi produttivi è data dalla bassa produttività, che rende la crisi generale ancor più drammatica per il nostro Paese. È altrettanto noto che il superamento di tale deficit è condizione indispensabile per restituire al "Sistema Italia" un livello di competitività in grado di spingere verso una nuova fase di crescita dell'economia. Ma ciò può avvenire attraverso un massiccio investimento sulla risorsa lavoro, al pari delle tante diseconomie da combattere, come il gap infrastrutturale. È una via che impone la scelta netta della qualità, attraverso la valorizzazione del lavoro, nei suoi contenuti professionali, che solo un adeguato processo di stabilizzazione può assicurare. E invece, da anni, nel nostro Paese si è scelta un'altra strada, che vuole essere riproposta con ancora più forza dentro la crisi odierna, quella della destrutturazione del mercato del lavoro e della riduzione del costo del lavoro che, in assenza e in attesa di future politiche fiscali che ne alleggeriscano il peso sulle imprese, intervenga direttamente sulla condizione economica di chi lavora.
Basta dare un'occhiata alla composizione del settore della logistica per rendersi conto dell'impatto che può prodursi. Stiamo parlando di circa 400 mila occupati e di un'attività pari a 8 punti di Pil. Ma i dati diffusi dal Ministero dello Sviluppo Economico relativi al 2012 parlano di una perdita, in dieci anni, di circa 120 miliardi di euro per inefficienze del sistema. Un settore caratterizzato da una forte frammentazione, con migliaia di operatori e cooperative. La crisi più recente ha semplicemente acuito le contraddizioni che già erano frutto delle distorsioni dello sviluppo di questo settore, che ha cercato la scorciatoia del contenimento dei costi attraverso la limitazione dei diritti e delle regole di chi lavora.
Avendo mancato la crescita di imprese di dimensioni internazionali, come in tanti altri settori dell'economia, si è cercato nelle condizioni di vero e proprio autosfruttamento, nel mancato riconoscimento dei diritti contrattuali e retributivi, la via per la

sopravvivenza, con inevitabili conseguenze anche sul piano della salute e sicurezza sul lavoro.
La questione degli appalti s'inquadra proprio in questo contesto. Il ricorso esasperato a tali forme di attività si propone proprio l'obiettivo di "risparmiare" il più possibile sul costo del lavoro, attraverso la riduzione dei diritti e dei trattamenti economici.
Se la riforma del lavoro vuole avere come obiettivo la riduzione della precarietà, un nuovo investimento sulla qualità del lavoro e dell'impresa, occorre rilanciare con forza l'iniziativa sul controllo degli appalti, per respingere la tendenza opposta a procedere verso ulteriori deregolamentazioni, come dimostrano i tentativi fatti a vari livelli di superare la responsabilità in solido o di vanificare la conquista del Documento Unico di Regolarità Contributiva.

Occorre consolidare e capitalizzare il lavoro fatto dalle diverse categorie impegnate sul versante degli appalti e, per quanto riguarda la logistica, è importante implementare i contenuti dell'accordo sottoscritto nel febbraio 2014 al Ministero del Lavoro dai Sindacati con Confetra e Fedit. Occorre incalzare sul versante del corretto rispetto di quell'intesa, poiché è noto che le vie delle migliori intenzioni sono lastricate di battute d'arresto ed inversioni di tendenza. Del resto, anche gli obiettivi fissati dalla Direttiva del Ministro Passera, che forniva indirizzi per il piano nazionale della logistica 2012-2020, al momento non hanno fatto molta strada.
La Cgil e l'intero sindacato devono dunque mettere al centro della ripresa autunnale un nuovo livello di iniziativa sulla questione appalti.
Ciò è connesso all'attuazione delle Direttive Europee in materia, che potrebbe rappresentare l'occasione per una revisione complessiva della materia. L'obiettivo è di lavorare ad un Testo Unico, un "Codice dei Contratti e delle concessioni pubbliche", che segnerebbe una direzione di marcia per l'intero settore degli appalti, poiché ciò che si intende perseguire rappresenta un insieme di criteri e di valori ai quali ancorare l'intero mercato delle terziarizzazioni.
Si tratta della necessità di conseguire un più avanzato livello di semplificazione della materia, di garantire una maggiore trasparenza e pubblicità delle procedure di gara; al tempo stesso, si impone un processo di drastica riduzione delle stazioni appaltanti e, contemporaneamente, una qualificazione degli operatori economici.
Su questa materia il Governo intende procedere attraverso la Legge Delega, ragion per cui sarebbe utile che il sindacato lavorasse ad un Avviso Comune per far convogliare i contributi che le parti sociali hanno prodotto nel corso di questi anni (si pensi al TAIIS - Tavolo Interassociativo Imprese dei Servizi, in relazione alla qualificazione degli appalti di servizi).
Al momento, non possono che essere espresse serie preoccupazioni per alcuni orientamenti colti in questa prima fase di discussione. Mentre abbiamo già avuto modo di esprimere il nostro consenso all'obiettivo di riduzione del numero delle stazioni appaltanti (fino a prefigurare in alcuni ambiti la stazione appaltante unica), altrettanto non può essere detto per altri aspetti ugualmente significativi.
Immaginare, ad esempio, un sistema di deroghe sotto la soglia dei 5 milioni di euro significa escludere dal nuovo sistema di regole e di trasparenza buona parte degli appalti, col rischio di alimentare un pericoloso dualismo nel mercato. Analoga preoccupazione deve esprimersi in relazione al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, poiché attribuire alla parte economica dell'offerta un punteggio maggiore equivarrebbe ad un escamotage, per far rientrare dalla finestra il criterio del massimo ribasso che, in una fase di grave recessione come quella che stiamo vivendo, troverebbe ampia compiacenza da parte della committenza.
Altrettanto preoccupante è l'intenzione di indebolire significativamente la responsabilità in solido del committente, che sarebbe esclusa dalle materie fiscali ed ancor più inquietante è l'assenza completa di ogni riferimento agli aspetti sociali, a partire dalle grandi incertezze sulla natura dei contratti che sarebbero applicati.
La questione appalti rischia di rappresentare una delle più importanti cartine di tornasole della coerenza con la quale il Governo intende affrontare la questione della riforma del lavoro. Se l'obiettivo è di combattere la precarietà e di allargare diritti e tutele, appare chiaro che questo terreno rappresenta la prova verità di questa reale intenzione. E se il buon giorno si vede dal mattino, la scelta di inaugurare questa importante riforma con l'abrogazione dell'Art.18 dello Statuto la dice lunga sulla direzione di marcia che s'intende seguire.
Rendere trasparente il settore degli appalti, anche per l'inevitabile battaglia che ciò comporterebbe contro la corruzione, l'illegalità, la penetrazione malavitosa delle mafie, non può significare togliere a chi ha per redistribuire. Qui non c'è da togliere proprio nulla a nessuno, qui vi è da costruire un sistema di tutele, che assuma come prioritario l'obiettivo della qualità del lavoro e del servizio prodotto in appalto, che si tratti di un manufatto, oppure di un servizio alla persona.
Coerentemente con quanto affermato sullo Statuto, la Cgil anche sugli appalti si è messa al lavoro per assumere un atteggiamento propositivo. È in corso di elaborazione una proposta di legge sul settore, proprio per incalzare il Governo sul terreno della coerenza. In questo settore non si può bluffare: o si sta con la qualità e la legalità, oppure si assecondano gli interessi più biechi, contrari alla dignità del lavoro ed alla qualità dello sviluppo.
Per questo la Cgil ha assunto tale questione fra le più urgenti dopo l'ultimo congresso ed una delle prime sulle quali mobilitare l'intera organizzazione in questo difficile autunno.

La globalizzazione del trasporto aereo

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Prima saremo consapevoli che siamo dentro una fase nuova della storia del trasporto aereo, parte di quella più globale, prima capiremo quale sviluppo sarà possibile, con quali modalità produttive, quali tecnologie, quale lavoro, quali sicurezze, quali diritti.

Da molti anni affrontiamo il settore del trasporto aereo come luogo di una crisi permanente. Se elencassimo le imprese in crisi o a rischio di chiusura, la lista racchiuderebbe quasi tutte le più importanti del paese. Alitalia, Meridiana, Leavingstone, Blue Panorama, società di handling quali Ground Care, Sea Handling, oggi Airport Handling, Avia partner, Ata handling, società di manutenzioni quali Ams e Atitech, molte imprese di catering, le compagnie aeree straniere che hanno visto ridursi il personale di oltre il 50% in dieci anni, aeroporti oggetto di privatizzazione o a rischio sopravvivenza.

Le crisi aziendali che comportano o prevedono riduzioni di personale sono diffuse in tutte le imprese del settore ed il livello di ammortizzatori sociali in atto o richiesti, tra CIG e mobilità, coinvolge circa 1/3 dei dipendenti del settore ed è destinato a salire nei prossimi mesi.

In molti casi, si tratta di crisi che appaiono strutturali, in altre derivano dall'estrema debolezza del sistema del trasporto aereo, e tutta la filiera delle attività, da molti anni.

Molte le cause ma certo tra tutte, non diversamente da altri settori industriali o dei servizi in Italia, la fragilità delle imprese leader nazionali e l'inconsistenza di un sistema paese in grado di sostenere un settore che ha bisogno, come altri, di politiche industriali, di assetti regolatori del mercato, di programmazione, di una complessa e delicata organizzazione della sua filiera produttiva.

Ogni impresa ha una sua storia, ma se molte imprese hanno lo stesso esito drammatico è evidente che le cause sono anche nel sistema paese.

Il trasporto aereo è cresciuto dal dopoguerra tutto insieme in ogni sua parte sino alla fine degli anni '80. Un ciclo economico mondiale di crescita e sviluppo associato ad un monopolio di ogni singola attività avendo due soggetti economici fondamentali: compagnie aeree ed aeroporti.

Tariffe alte in un mercato protetto con un prodotto, il viaggio aereo, di elite. Compagnie aeree e gestori aeroportuali che potevano facilmente coprire ogni aumento dei costi aumentando costi dei biglietti e dei servizi.

Una condizione quasi perfetta per ogni impresa. Gli aumenti dei costi della produzione potevano essere scaricati sulle tariffe, sicuri che la domanda non ne avrebbe subito conseguenze.

Ma Alitalia, già agli inizi degli anni '90, ben prima di ogni liberalizzazione e lontana dalla prima compagnia low cost, affronta la prima crisi profonda.

Negli anni '90, il trasporto aereo diviene rapidamente trasporto di massa e la nuova domanda, originata da fattori economici, sociali e culturali straordinari, richiederebbe un radicale ripensamento su quale prodotto offrire e a quale costo. Insieme ad una radicale innovazione del processo produttivo. Più che la liberalizzazione, negli effetti negativi di oggi ha pesato l'incapacità del sistema paese di leggere il mutamento che arrivava dagli Stati Uniti e dopo dall'Europa, la non trasformazione dell'impresa monopolista nazionale in un'impresa collocata in un'alleanza europea, la ricerca di soluzioni tampone (aumenti di capitale, riduzioni di personale, piani industriali che, riletti oggi, dimostrano la catena di errori strategici compiuti), una struttura manageriale spesso subordinata alla politica esterna o alle lobbies, anche sindacali, interne.

Com'è ovvio, la debolezza di Alitalia, passata dai fallimenti del capitale pubblico a quello del capitale privato, non poteva che trascinare il sistema in una crisi generalizzata. Tanto che sarebbe troppo facile assumere la crisi di Alitalia come la crisi dell'Italia. O viceversa.

Malpensa, vissuta nel '98 come la grande opportunità dello sviluppo di Alitalia, già nel 2001 viene vissuta come la causa della sua nuova crisi. Così il falso mito positivo di Malpensa diventa in pochi anni la causa di ogni male. Come le due teorie fossero entrambe sbagliate è dimostrato dal dehubbing di Malpensa del 2007. Auspicato come evento che, da solo, avrebbe rimesso in sesto la compagnia. In pochi anni, invece, arrivata ad un nuovo crash non avendo più voli in quello scalo.

Nel frattempo, abbiamo però perso i quasi 7 milioni di passeggeri in transito fuggiti all'estero.

Ma la crisi di Alitalia e di molte imprese nazionali, in realtà, non è la crisi della produzione del trasporto aereo.

Infatti, negli ultimi 15 anni, il numero dei passeggeri trasportati in Italia passa da 82 a 143 milioni di passeggeri. Ma, pur aumentando, cambia radicalmente la sua composizione. In una competizione giocata ferocemente su tariffe, network, frequenze, costi industriali, marketing che non lascia margini a errori. Il costo del lavoro, se visto come costo per unità di prodotto, è davvero un aspetto residuale dei costi di produzione della compagnia. Più che il costo orario del pilota o dell'assistente di volo, conta quanto si fa volare ogni aereomobile e quindi il suo costo orario di utilizzo.

La flessibilità del lavoro, a vederla bene, pur importante nella gestione più elastica della produzione, è ben poca cosa in rapporto alla flessibilità che si richiede all'intera impresa.

Così come dimostra Alitalia, la sua crisi è data da un posizionamento di mercato che si è rivelato sbagliato. Da un lato, ha puntato sul mercato nazionale e di medio raggio, dall'altro ha fatto sparire il suo già scarso mercato intercontinentale, consegnandolo in parte ai suoi alleati a Parigi ed Amsterdam, o perdendo tutti quei passeggeri che scelgono di usare altre compagnie.

O scegliendo di uscire anche dal mercato cargo aereo.
Il mercato nazionale è stato conquistato, in pochi anni, in parte dall'alta velocità, in parte dalle compagnie low cost. Man mano che Alitalia si ritira altri la sostituiscono, a conferma che la domanda rimane.
Le prospettive di mercato di Alitalia, e del mercato nazionale, sono quindi state cannibalizzate dalle compagnie straniere attraverso i loro hub sui voli intercontinentali, dalle ferrovie dove arriva l'alta velocità (a partire dalla Milano/Roma), dalle low cost sulle tratte nazionali e di medio raggio.
In dieci anni, le compagnie low cost sono passate da meno del 10% del mercato nazionale al 41%.
Oggi, 24 aeroporti su 47 in Italia hanno un traffico low cost che va dal 50 al 90%. D'altronde, in Europa sono passate, in 15 anni, da 20 a 250 milioni di passeggeri.
Un processo che andrebbe non solo considerato irreversibile, ma studiato in profondità e individuando le sue opzioni future. Troppo a lungo il sindacato si è soffermato solo sulle condizioni di lavoro, sulla disapplicazione dei contratti, sulla mancanza di tutele, sulla stessa assenza di diritti sindacali.
Il low cost è però composto da imprese totalmente differenti. Quelle che assumono nel paese ove operano e quelle, come Ryanair, che assumono solo in Irlanda, quelle che pagano i contributi e quelle che, di fatto, agiscono in ragione di dumping sociale e fiscale. Ma ci sarà una ragione più profonda se nessuna impresa in Italia ha retto questa concorrenza? Non solo le storiche Alitalia o Meridiana, ma anche tutte le low cost nate e scomparse in questi anni? Ci sarà una ragione se nemmeno le grandi compagnie europee sono state in grado, ad oggi, di reggere quella concorrenza? La compagnia più spregiudicata e fautrice della liberalizzazioni estrema, Ryanair, ha oggi circa 2400 rotte in Europa ma su 2/3 opera senza concorrenti diretti.
La nascita delle compagnie low cost, la loro filosofia commerciale, la rete di vendita solo informatica, la struttura produttiva, hanno avuto un impatto rivoluzionario sul sistema.
La più evidente analogia è con la nascita dell'industria automobilistica ad opera di Henry Ford.
I suoi principi rivoluzionari erano basati su:

- la produzione avveniva non in via artigianale ma con la nascita della catena di montaggio in grado di aumentare notevolmente la produttività;
- "Ogni cliente può ottenere una Ford T colorata di qualunque colore desideri, purché sia nero" (H.F.);
- l'auto prodotta doveva costare molto meno delle precedenti, tanto da poter essere acquistata dagli operai che la producevano;
- l'auto cessa di essere prodotto di elite e inizia a diventare prodotto di massa.

Una metafora forse troppo feroce direbbe che il monopolio pubblico faceva volare i ricchi ed i liberisti selvaggi hanno fatto volare i poveri.
Sostengo con crudezza queste riflessioni perché una logica sbagliata, che pensa che si possa far scomparire straordinari fenomeni economici e sociali attraverso regole di mercato o semplici azioni sindacali di contrasto, ha dominato molti passaggi delle nostre ma, spesso del paese, azioni.
Al contrario, proprio per affrontare i cambiamenti nel trasporto aereo si devono assumerne i caratteri irreversibili, smettendo di avere, come soluzione, il ritorno ad un passato che non tornerà.

L'ingresso di Ethiad in Alitalia, scegliendo di non affrontare qui questa vertenza come le altre che ci vedono impegnati in questi giorni, andrebbe letto e capito come dimostrazione di cosa è cambiato nel settore aereo, ma anche di cosa ci attende.
Il mercato aereo mondiale ha vissuto la liberalizzazione ed una rottura dei monopoli nazionali e aziendali, che hanno portato alla nascita delle 3 alleanze in Europa allargate ad altre compagnie extraeuropee.
Le imprese low cost hanno occupato un mercato point to point. Se leggiamo le percentuali occupate nei singoli paesi in Europa dalle low cost, sfatiamo l'idea che in Italia abbiano più mercato della Germania, della Spagna o dell'Inghilterra.
L'ingresso di Ethiad in Alitalia è la dimostrazione, la conseguenza dei due fenomeni che stanno trasformando il mondo e sono il dna di questo secolo:

- la globalizzazione, con lo spostamento progressivo del baricentro geopolitico ed economico dall'asse Europa/nord America verso gli altri continenti con un nuovo centro, che si aggiunge, situato tra medio ed estremo oriente;
- la tecnologia informatica, che non sta semplicemente aggiungendo o semplificando i processi produttivi e di vendita, ma sta modificando l'intero ciclo che va dalla progettazione, alla produzione, al trasporto, alla vendita. Non più come diverse parti di un ciclo, ma sempre più strettamente legate.

Aggiungendo che il turismo, che muoveva 650 milioni di persone nel mondo nel 2000, ne muoverà 1,6 miliardi nel 2020.
Il trasporto aereo è uno dei settori dove tutti i cambiamenti sono avvenuti e avverranno con più rapidità e dove globalizzazione e tecnologia renderanno i mutamenti permanenti e irreversibili.
Ethiad è la prima compagnia extraeuropea che, attraverso acquisizioni azionarie, entra in questo mercato con una strategia e una capacità finanziaria senza pari in Europa.
Penso sia la conferma che le tre alleanze aeree europee dovranno, a breve, fare i conti con un mercato liberalizzato, sul breve medio raggio oggetto di conquista di alta velocità e vettori low cost e low fare, sul lungo raggio con nuovi hub collocati negli emirati arabi e dove tre sole compagnie aeree hanno ordini di acquisto per centinaia di aerei di lungo raggio.
Prima saremo consapevoli che siamo dentro una fase nuova della storia del trasporto aereo, parte di quella più globale, prima capiremo quale sviluppo sarà possibile, con quali modalità produttive, quali tecnologie, quale lavoro, quali sicurezze, quali diritti.
Se non si ricostruisce una impresa e una filiera nazionale del trasporto aereo, l'intera industria oggi in crisi sarà destinata a diventare residuale e basata su lavoro povero. Se ogni crisi è affrontata con ammortizzatori ma senza sviluppo, non avremo alcun futuro.
Il rischio è che aumenti il traffico, ma si riducano i lavoratori. Ed il lavoro pregiato o sparirà o finirà altrove. Abbiamo davanti l'ultima opportunità. Dobbiamo passare dagli ammortizzatori al lavoro.
Allo slogan di Mr Hogan "Italians is better" dobbiamo avere la forza di aggiungere "Work is better".

nino.cortorillo@filtcgil.it

Lombardia specchio della crisi italiana. *Basterà l'Expo?*

di Elena Lattuada, Segretaria Generale Cgil Lombardia

Ci avevano spiegato che il 2014 avrebbe dovuto essere l'anno della ripresa e, di fronte alle nostre perplessità, non hanno risparmiato battute. Ma, purtroppo, avevamo ragione e la realtà ci dice della drammatica persistenza di tutti i problemi che abbiamo posto al governo e che sono rimasti irrisolti. Problemi che renderanno duro e impegnativo l'autunno, ormai alle porte, e che ci porteranno a significativi momenti di mobilitazione.

Anche qui da noi, in Lombardia, dove ovviamente l'impatto della crisi è stato forte, ma dove si è retto meglio che in altre regioni. Il tasso di disoccupazione all'8,7% (senza tener conto di chi non cerca più un lavoro e delle ore di cassa integrazione), il sistema produttivo e il lavoro che non crescono (nei sei anni di crisi che abbiamo alle spalle, si è perso dal 17 al 20% della struttura produttiva), i punti di Pil perduti (il 3,5% solo per il 2012-13), la crisi che continua a colpire, le tantissime piccole e medie imprese che chiudono, il crollo dei consumi sono sintomi di una situazione ancora molto preoccupante, che non mostra per il momento spiragli di uscita.

Basta guardare i dati sulla cassa integrazione per i primi sei mesi dell'anno: alla flessione di quella ordinaria, alla quale la maggior parte delle aziende in crisi non può più fare ricorso, corrisponde un aumento di quella straordinaria e soprattutto la crescita, quasi del 91% rispetto allo scorso anno, delle domande per la cassa integrazione in deroga. Complessivamente in Lombardia la cassa integrazione, nel rapporto tra i primi sei mesi del 2014 e del 2013, è cresciuta del 9,4%; dal 2008 al 2013, l'ammontare delle ore di cassa integrazione richieste è stato di un miliardo e 343.941.793, mentre dal 2009 al 2013 sono stati 241.721 i licenziamenti ufficiali.

È questa la fotografia dei cambiamenti dovuti ad una crisi lunghissima, alle tante chiusure di attività e di aziende e alla riduzione del tessuto produttivo, in particolare nel comparto artigiano, nel commercio e nelle piccole e medie imprese. All'impennata delle domande per la cassa in deroga sarà possibile far fronte grazie all'accordo regionale sugli ammortizzatori sociali che, però, coprirà solo il 2015. Quello che potrebbe avvenire dopo, in assenza di quella riforma vera e profonda degli ammortizzatori sociali che chiediamo da tempo e che interessa in modo particolare la nostra regione, è che le aziende procederanno a nuovi licenziamenti, che si aggiungeranno al numero già impressionante dei quasi 14.000 dall'inizio dell'anno solo nelle aziende sopra i 15 dipendenti (e non ci è dato sapere, dagli enti preposti, cosa veramente sta succedendo in quelle sotto i 15 dipendenti).

Seppure alcuni settori strategici, nonostante la crisi, abbiano mostrato una capacità di tenuta sia sul piano della qualità che delle esportazioni, due aspetti decisivi per risalire la china (penso a parte dell'industria meccanica, alle telecomunicazioni, alla chimica e alla farmaceutica), senza un impegno del governo nazionale e di quello regionale a produrre adeguate politiche industriali e per il lavoro, difficilmente sarà possibile recuperare la dimensione e la qualità del sistema produttivo, manifatturiero e commerciale che avevano fatto di questa regione, scivolata ormai agli ultimi posti nell'elenco delle più industrializzate del nostro continente, uno dei quattro motori d'Europa.

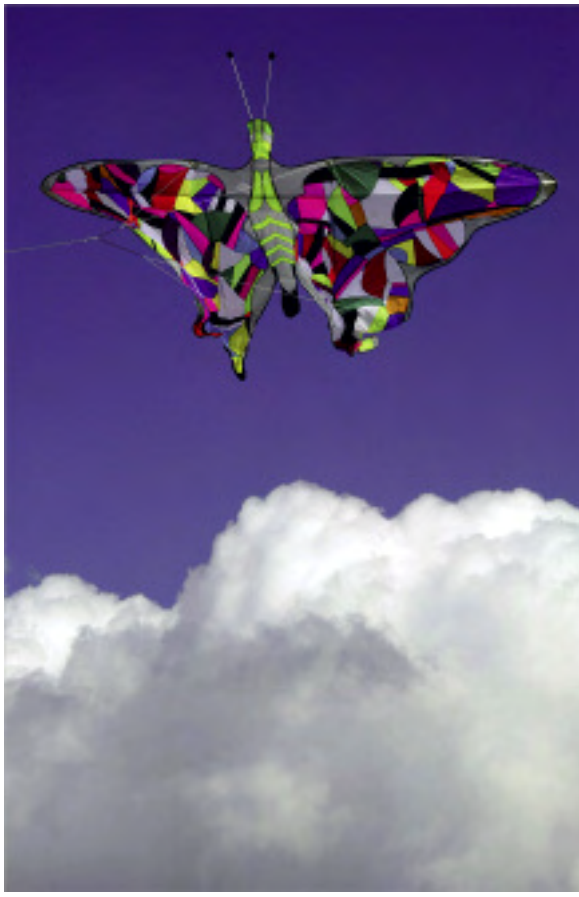
Così come, se non ci sarà a breve una ripresa dei consumi, se non si sosterrà la domanda interna anche con investimenti mirati, non ci sarà rilancio dell'occupazione né ripresa produttiva, e questo vale per la nostra economia come per quella dell'intero Paese.

Certo che, se ci s'impegna in un dibattito ideologico sull'articolo 18 rispolverando argomenti e linguaggi da "libro bianco", se si accorda a qualcuno in Europa il diritto di mettere in discussione le tutele dei lavoratori italiani, si perde completamente di vista il tema centrale, che è quello di come si crea lavoro e si riprogetta una struttura produttiva innovata e di qualità, e di come si risponde ai bisogni delle persone e delle famiglie, oggi sempre più in sofferenza anche sui beni di consumo primari. E, se da una parte occorre respingere le posizioni ideologiche, dall'altra si tratta di capire, ad esempio, cosa significa il contratto a tempo indeterminato a tutele crescenti per le nuove assunzioni, e in che misura l'emendamento presentato in queste ore dal governo allo Jobs act, e in particolare all'articolo 4, rappresenti davvero una soluzione reale alla miriade

attuale delle forme contrattuali e alla precarietà diffusa e crescente. Aspettiamo risposte sul finanziamento degli ammortizzatori sociali in deroga per far fronte all'emergenza, ben sapendo però che questo non crea lavoro e che si rilancia l'occupazione e si garantisce un futuro alle giovani generazioni solo se si fanno scelte serie in termini di investimenti, di politiche attive, di sostegno all'occupazione.
Questa è la strada che bisogna percorrere, questo il compito che spetta al Governo e alla politica, e su questo il confronto dev'essere agito con fermezza e con la forte autonomia che ci contraddistingue. Bene ha fatto Susanna Camusso, all'ultima riunione del Comitato Direttivo nazionale, a chiedere il mandato alla segreteria per valutare iniziative di mobilitazione e per aprire, da subito, una discussione con Cisl e Uil per possibili forme di mobilitazione unitaria con al centro il lavoro.
Perché sui provvedimenti del governo in materia di lavoro è proprio arrivato il momento di far sentire tutta la forza del sindacato, a maggior ragione se s'intende cancellarne la presenza e il ruolo a colpi di decretazioni d'urgenza. Abbiamo subìto fin troppo questo meccanismo nel ventennio berlusconiano per sopportarlo di nuovo, ora, dal governo delle larghe intese. Qui sono in gioco le regole democratiche ed è difficile credere che davvero si possa pensare di aggirarle con azioni di forza. Certo la CGIL non intende permetterlo, noi vogliamo essere in campo, discutere, contrattare, mobilitarci in ogni forma se necessario, e possibilmente unitariamente, per impedire che i provvedimenti del Governo passino a botte di decreto senza un confronto con le parti sociali, da quelli sul lavoro alla Legge di Stabilità, che potrebbe portare a nuovi tagli lineari e ad un nuovo colpo pesante al sistema di welfare, fino alla riforma della Pubblica Amministrazione messa a punto dal ministro Marianna Madia, con la proroga del congelamento del contratto degli statali che abbiamo contrastato sin dall'inizio.
Anche su questo si gioca una partita fondamentale nella quale noi vogliamo fare la nostra parte, e non permetteremo certo che ci sia impedito di difendere gli interessi delle lavoratrici e dei lavoratori che, insieme alle altre Organizzazioni Sindacali, rappresentiamo.
È soprattutto per questo che la CGIL ha promosso "Riformo io!", la campagna nazionale che ha avuto quattro tappe anche nella nostra regione, che ha l'obiettivo di creare un fronte comune sui temi di una vera riforma che valorizzi e non mortifichi il lavoro pubblico, già soggetto a pesanti attacchi demagogici, e renda fino in fondo l'amministrazione capace di rispondere ai bisogni dei cittadini con servizi di qualità. Ma, anche su questo fronte, il nodo resta la mancanza di confronto con le parti sociali che caratterizza questo governo. Un dialogo che stiamo cercando di sviluppare nella nostra regione. Certo, su molte questioni non è un confronto facile, soprattutto quando si tratta di temi eticamente sensibili o quando la dirigenza leghista e le destre cercano di condizionare gli atti della Giunta, ma ci sono segnali importanti, come quello che ci sta permettendo di arrivare ad un accordo condiviso sul riordino della Sanità. Noi chiameremo la Regione, così come il governo, a fare la propria parte soprattutto sulla questione Expo che, come abbiamo detto più volte, è un'occasione imperdibile di sviluppo soprattutto se non si limita ad essere un episodio e diventa, invece, un progetto di ampio respiro che rilanci non solo l'immagine dell'Italia a livello mondiale, ma anche l'occupazione e l'intero sistema dei servizi e delle infrastrutture della nostra regione.
Oggi il problema è evitare che i colpevoli e preoccupanti ritardi, gli episodi di illegalità - l'ultimo in ordine di tempo, l'avviso di garanzia per corruzione ad Antonio Acerbo, responsabile del Padiglione Italia e commissario delegato alle opere infrastrutturali di Expo 2015 - e il caos che potrebbe determinarsi senza una precisa e puntuale programmazione, trasformino un evento che avrebbe dovuto giovare in termini di immagine alla Lombardia e all'Italia intera, in una cattiva e controproducente pubblicità o, peggio, in un pesante fallimento.
Siamo preoccupati, il Governo deve impegnarsi a garantire le risorse per consentire lo svolgimento di Expo che, siamo convinti possa segnare, qualora se ne utilizzino bene le potenzialità, una crescita complessiva del tessuto produttivo e un volano di sviluppo e di ripresa. Anche il terreno della mobilità ha un'importanza strategica per Expo. Per questo occorre che la Regione pensi a concordare con le parti sociali e tutti i soggetti coinvolti un piano straordinario dei trasporti che consenta di far fronte, soprattutto a Milano, ma non solo, all'enorme afflusso di visitatori che arriveranno nel corso dei sei mesi per partecipare all'evento.
Come abbiamo avuto modo di ribadire nella recente Conferenza regionale sul trasporto pubblico, la legge n.6 - nata da un confronto e da un accordo sottoscritto da tutte le parti sociali, e l'unica che nella passata legislatura ha avuto un consenso unanime - potrebbe aiutare lo sviluppo e la gestione del sistema dei trasporti nella nostra regione, consentendo così di rispondere efficacemente ai bisogni dell'utenza e di competere con gli standard europei. Infatti, attraverso i nuovi strumenti delle sei agenzie di bacino che mettono insieme ambiti territoriali che vanno oltre i confini delle province e delle città metropolitane, si potrebbe davvero garantire una governance adeguata alle esigenze di una regione come la nostra. Ma quella legge, che avrebbe dovuto procedere con diversi passaggi temporali alla fase applicativa, è invece rimasta lettera morta.
Dunque non c'è tempo da perdere, va rapidamente portata a regime perché è di vitale importanza anche in vista di Expo, al cui inizio mancano ormai appena sette mesi.

BERLINGUER
Nostalgia di un'*altra* politica

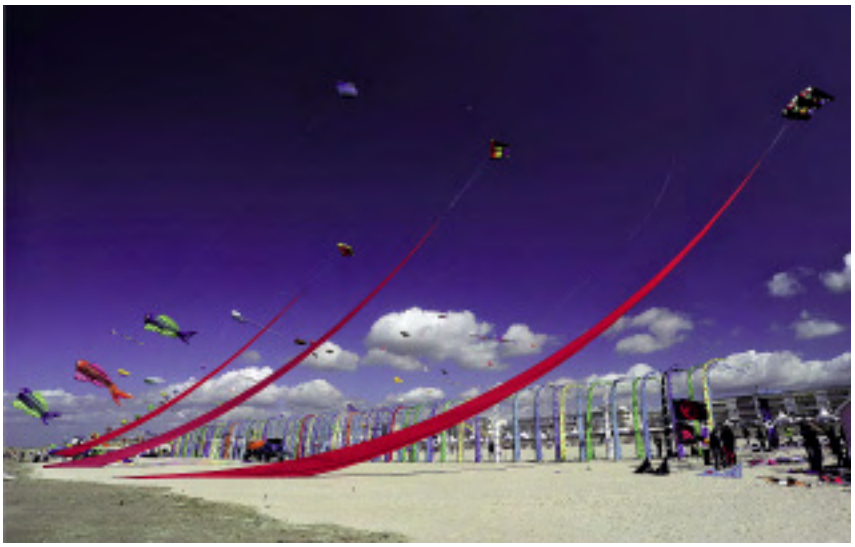
di Maurizio Laini, Segretario Generale Camera del Lavoro Monza e Brianza



Berlinguer, nella sua grande lezione pubblica, ha intrecciato il rigore dell'analisi, la serietà dei riferimenti culturali e storici, il linguaggio dell'ideologia, i codici della politica, il richiamo ai valori fondamentali con le aspirazioni, le ambizioni, il vissuto, i desideri delle persone.

Gli amici e i compagni lo piangono, i nemici gli rendono onore,/Pertini siede impietrito e qualcosa è morto anche in lui./Pajetta ricorda con rabbia e parla con voce di tuono/ma non può riportarlo tra noi..... Con i fazzoletti rossi ma le facce tutte scure,/non c'era tanta voglia di parlare tra di noi,/po' n'idiota da 'na ca la tachè a sghignazer,/a g'lom cadeva a tgnir ferem Gigi se no a'l finiva mel..... e quand'a sam rivee/la piaza l'era pina/ "ma quant comunesta a ghè".....

Chi non la conosce? Furono funerali di popolo, quelli di Enrico Berlinguer, nel 1984. Dietro le bandiere, le copie sventolate de "L'Unità" ("ADDIO"), le immagini del volto dell'uomo, gli striscioni delle Federazioni, delle sezioni, delle cellule operaie. Ma tanta gente, anche dietro niente, DIETRO SOLO LA LORO TRISTEZZA E COMMOZIONE, ben al di là del recinto dei comunisti, dei compagni militanti o iscritti al partito. Perché il carisma di Berlinguer aveva per molti anni affascinato il popolo, che in lui aveva colto la passione, la fede sincera, l'ancoraggio profondo a valori universali e condivisi. Gli italiani avevano riconosciuto in Berlinguer il profilo di leader onesto e coerente, affidabile, responsabile. Prima ancora che il suo partito, il popolo italiano aveva apprezzato quell'icona asciutta, scavata, raramente solcata da un sorriso sincero, aperto quanto invece sembrava schivo e riservato, timido; l'uomo ben presto divenuto immagine del PCI, molto prima che s'affacciassero sullo scenario politico i partiti dei leader. E ancora oggi come per Garibaldi, come per Che Guevara e per pochissimi altri, il volto di Enrico Berlinguer esprime un'appartenenza, presuppone e racconta una storia importante, trasmette il senso di un valore. Prendete un giovane: che ne sa? Non c'era. Gli anni di piombo del terrorismo o quelli fiorenti del rinascimento italiano per un giovane potrebbero persino confondersi ed essere considerati coevi. Ma Berlinguer, anche per lui, è stato quel comunista che tanto tempo fa.....



Mi sono chiesto: a me, che c'ero, che partecipavo, che avevo già allora giudizi e valutazioni politiche, che ero comunista e giovane (giovanissimo?) sindacalista, cos'è rimasto, di Berlinguer? Con il tempo si sedimentano e poi si stemperano i ricordi di fatti, scelte, polemiche che sembravano decisive allora e che alla fine, però, si sono rivelate troppo legate al contesto. Lascio da parte – allora – le polemiche contingenti e tutte interne alla dialettica della politica (e della sinistra in particolare), e mi rispondo: di Enrico Berlinguer è rimasta dentro di me una lezione grande, mai con la medesima forza e intensità da nessun altro leader politico dopo di lui. Berlinguer mi ha insegnato che cos'è la politica, cosa deve essere, cosa può essere. Berlinguer (forse per questo fu così amato, stimato, seguito dalla gente?) nella sua grande lezione pubblica ha intrecciato il rigore dell'analisi, la serietà dei riferimenti culturali e storici, il linguaggio dell'ideologia, i codici della politica, il richiamo ai valori fondamentali

con le aspirazioni, le ambizioni, il vissuto, i desideri delle persone. Ha messo in campo scenari, strategie e pensiero capaci di far assumere come obiettivo della militanza e della lotta politica l'innalzamento della qualità della vita, addirittura la felicità degli uomini e delle donne. Per il leader di un partito materialista era molto; soprattutto in una stagione nella quale la quantità di reddito era quasi tutto, per un lavoratore comunista medio.
Per il Berlinguer che ricordo io, il richiamo all'austerità – per esempio - e la dettagliata descrizione di una quotidianità dignitosa, serena, sobria era contemporaneamente un progetto di trasformazione rivoluzionaria, un avvio di cambiamento verso il socialismo nuovo e un modo equilibrato di intendere la giustizia, la vita, il riscatto. Addirittura un'idea di sovvertimento nel senso dell'equità dell'ordine capitalistico mondiale e una doverosa rinuncia a rincorse ai consumi ingannevoli e indotte da un sistema orientato unicamente dalla logica fredda e autoritaria del profitto, indifferente alle persone, ai loro bisogni reali, ai loro desideri.
E allora, il sistema capitalistico che gira in folle producendo bisogni prima che oggetti e diffondendo modelli di consumo illusori, produce dissipazione e disoccupazione, ma anche "*insoddisfazione, smarrimento, infelicità*" (luglio 1981).
L'empatia allacciata con "le masse" forse poggiava su questa capacità di costruire analisi supportate da un "pensiero lungo": ricco di motivazioni, di coerenze esplicitate, di riferimenti; poggiato sull'oggi, ma "allungato" verso una ricerca di senso, di prospettiva, di strategia. Forattini disegna Berlinguer in pantofole, seduto in poltrona, il the sul tavolino accanto e "L'Unità" (ci manca l'Unità, ci manca la giovinezza, ci mancano quei tempi…) squadernata davanti a sé. L'effige di Marx appesa inutilmente, ma doverosamente, religiosamente – si direbbe - alla parete. Al di là delle intenzioni del vignettista, ho amato quell'immagine, anche il suo contenuto ironico – o forse, nelle intenzioni, sarcastico: un uomo-leader, Berlinguer; un uomo. In fondo, volendo, Enrico Berlinguer è stato amato più dal popolo (e in primis il "suo" popolo, quello a cui si sentiva di appartenere a partire da uno sforzo soggettivo importante e forse faticoso) che dal gruppo dirigente del suo partito, proprio allora palestra di confronto tra opinioni diverse, plurali, anche capaci di discutere "il capo", di metterlo in minoranza, di far pesare – ben oltre la storia leninista del PCI - contenuti e analisi altrettanto ricche, ma tra loro certo non immediatamente conciliabili.
Enrico Berlinguer è stato capace di trasferire nel suo popolo un'identità nuova: ha attraversato il progressivo indebolimento dell'identità comunista storica; ha vissuto da protagonista l'avvio dello sgretolamento delle ideologie; ha gestito la crisi della "politica totalizzante".
Ha garantito al PCI e ai suoi quadri l'orgoglio della diversità: ha ribadito radici e provenienza, ma ha allargato i contenuti dell'essere comunisti, il profilo del loro impegno politico. Ci ha portato tutti (e tutti insieme, e con il contributo di tutti) dal materialismo ortodosso, dal partito leninista, dall'internazionalismo di stampo sovietico al valore dei movimenti. Sui temi della vita: dall'aborto alla pace.
Anche fuori dal Partito, con e dopo Berlinguer, c'è del giusto. Ed è compito del Partito avere attenzione, costruire relazioni e assumere quello che "le masse popolari" sentono come un terreno vitale per l'affermazione della giustizia e della libertà: dei popoli come di ciascuno. E non è una "svolta"?
Ci ha insegnato che la politica "*è chiamata oggi a considerare come suo compito diretto – pur senza pretendere di essere totalizzante – anche il cercare soluzione a quei problemi che insorgono dallo svolgersi della vita delle persone, e dei rapporti tra le persone, e tra queste e le strutture della società e il sistema politico*".
Un accademico potrebbe ricostruire la complessità del pensiero e dell'azione politica di Enrico Berlinguer versando fiumi di inchiostro e cogliendo, uno per uno, i contenuti del suo itinerario di "capo" del Partito Comunista Italiano.

Ma sono sicuro che molti della mia generazione si sono formati alla sua idea della politica e ancora oggi, molto, molto lontani da quel contesto storico, della politica conservano quell'immagine. Dalla politica si aspettano – inutilmente? fuori dal tempo? nostalgicamente? – il medesimo profilo nobile, di servizio al paese e alle persone, di spessore morale e sociale invocato da Berlinguer.
Occhiali inforcati, sigaretta tra le labbra, capelli appena scarmigliati, oratoria asciutta, senza retorica, ma piena di determinazione ostinata, a volerlo ascoltare, Enrico Berlinguer ci parla anche oggi.
Traggo la citazione dal recentissimo libro di Guido Liguori ("Berlinguer rivoluzionario" ed. Carocci) che riporta stralci dell'intervista "cult" di Berlinguer a Scalfari del luglio 1981 (rileggetela, vi prego!).
"*I partiti di oggi sono soprattutto macchine di potere e di clientela: scarsa o mistificata conoscenza della vita e dei problemi della società, della gente, idee, ideali, programmi pochi o vaghi, sentimenti e passioni civile, zero. Gestiscono interessi, i più disparati, i più contraddittori, talvolta anche loschi, comunque senza alcun rapporto con le esigenze e i bisogni umani emergenti, oppure distorcendoli, senza perseguire il bene comune. La loro stessa struttura organizzativa si è ormai conformata su questo modello, non sono più organizzatori del popolo, formazioni che ne promuovono la maturazione civile e l'iniziativa: sono piuttosto federazioni di correnti, di camarille, ciascuna con un "boss" e dei "sottoboss" (…). I partiti hanno occupato lo Stato e tutte le sue Istituzioni, a partire dal governo. Hanno occupato gli enti locali, gli enti di previdenza, le banche, le aziende pubbliche, gli istituti culturali, gli ospedali, le università, la Rai Tv, alcuni grandi giornali (…) tutto è già lottizzato e spartito o si vorrebbe lottizzare e spartire. E il risultato è drammatico*".
"Noi vogliamo che i partiti cessino di occupare lo Stato. I partiti debbono, come dice la nostra Costituzione, concorrere alla formazione della volontà politica della nazione: e ciò possono farlo non occupando pezzi sempre più larghi di Stato, sempre più numerosi centri di potere in ogni campo, ma interpretando le grandi correnti di opinione, organizzando le aspirazioni del popolo, controllando democraticamente l'operato delle Istituzioni. Ho detto che i partiti hanno degenerato, quale più quale meno, da questa funzione costituzionale loro propria, recando così danni gravissimi allo Stato e a se stessi".
Avendo tempo, si può amabilmente conversare analizzando la straordinaria distanza tra il tempo descritto da Berlinguer e il tempo nostro: sono passati anni travagliati e sconvolgenti; sono finite repubbliche; partiti sono morti, nati, e poi ancora morti secondo un loop tremendo. Sono sorti movimenti politici e antipolitici: ma quel Berlinguer che con severità e convinzione dice di una politica immorale e corrotta potrebbe anche oggi usare le medesime parole. Forse, non l'orgogliosa convinzione della diversità.
Ma questa era la sua forza: poter a testa alta invocare democrazia, partecipazione, moralità. Poter, con la coscienza pulita, denunciare il tradimento della politica: aver imposto una primazia indiscutibile per approfittarne ad esclusivo proprio beneficio. Oggi questo non ci è dato più e ci assale una grande tristezza, prima

ancora che una grande rabbia. La "*questione morale*" ha stancato e i giudici stiano al loro posto, viva la primazia della politica! La "*questione sociale*" è datata, fuori tempo e porta con sé il privilegio di alcuni a scapito di altri: i poveri si redistribuiscano i diritti! L' "*austerità*" è la scelta dell'Europa gestita contro la qualità della vita dei più deboli, ad unico svantaggio dei popoli più deboli!
Mi interrogo, quasi ogni giorno, sull'opportunità di assumere che la realtà storica è talmente cambiata da dover essere affrontata con strumenti totalmente nuovi. Che so, il "partito leggero", la "sostenibilità" del welfare, i diritti a "geometria variabile" in ragione delle risorse disponibili, le caratteristiche della globalizzazione e il peso dei mercati finanziari, l'Europa… Temi che non c'erano, solo per esempio. E che la politica deve pur affrontare con piglio positivo. E con la possibilità di scegliere e di determinare, recuperando primazia e ruolo. Mah…
Comparisse improvvisamente a Ballarò, Berlinguer direbbe: *"Noi pensiamo che il privilegio vada combattuto e distrutto ovunque si annidi, che i poveri, gli emarginati, gli svantaggiati vadano difesi, e gli vada data voce e possibilità concreta di contare nelle decisioni e di cambiare le proprie condizioni, che certi bisogni sociali e umani oggi ignorati vadano soddisfatti con priorità rispetto agli altri, che la professionalità e il merito vadano premiati, che la partecipazione di ogni cittadino e di ogni cittadina alla cosa pubblica debba essere assicurata".*
E io continuerei ad essere d'accordo.

Cosa vorrei *se fossi giovane*

di Tatiana Fazi, Segretaria Nazionale Filt-Cgil

È passato un po' di tempo dal giorno in cui decisi di entrare in Camera del Lavoro e chiedere la tessera della Cgil, della Filt per l'esattezza.
Dovevamo ancora superare le visite mediche con la temuta psicotecnica e le altre organizzazioni sindacali si avvicinavano proponendo aiuto e la possibilità di esercitarsi nelle loro sedi, chiedendo in cambio l'iscrizione alla sigla che rappresentavano. Ho visto tante mie future colleghe aderire in questo modo al sindacato.
Non ho esitato a cercare su internet la Filt più vicina, volevo sentirmi sostenuta dalla Cgil e iscrivermi se assunta; inoltre, volevo dire loro che non potevano lasciare queste future autiste in balia di altri e che era necessario che qualcuno venisse a parlarci e a far capire perchè scegliere la Cgil e non altro.
Da lì sono partita ed oggi eccomi qui!
Spesso torno indietro a quel periodo, con il ricordo ma anche con la voglia di non dimenticare la freschezza e la spontaneità di quegli anni. Così ogni tanto gioco, anche con l'illusione di mantenermi più vicina alle nuove generazione e mi chiedo: "Se fossi ancora giovane, cosa vorrei dalla Cgil e dalla Filt?"

Se fossi giovane, sicuramente vorrei una Cgil più vicina ai problemi dei giovani, alla mancanza di lavoro delle nuove generazioni; vorrei vederla impegnata in politiche concrete per i giovani, se necessario anche da sola.
Se fossi giovane, vorrei che la Cgil riuscisse a dar voce al mio disagio, alla rabbia di non poter progettare un futuro, di non avere certezze.
Se fossi giovane, vorrei vedere in ogni sindacalista della Cgil indignazione, collera, sussulto per ogni sopruso, anche il più piccolo, nei confronti di qualsiasi lavoratore e lavoratrice.
Se fossi giovane, vorrei una bandiera della pace accanto ad ogni bandiera della Cgil.
Se fossi giovane, vorrei che le Camere del Lavoro diventassero spazio di aggregazione, vorrei vederle aperte la sera, vorrei trovare compagni e compagne con cui confrontarmi apertamente.
Se fossi giovane, vorrei una Cgil più dinamica, meno ancorata a meccanismi ormai superati e meno burocratizzata, vorrei direttivi più snelli, modalità di confronto più aperte e nuove.
Se fossi giovane, vorrei che la Cgil andasse nelle scuole, negli spazi giovanili a spiegare cosa è stato il sindacato, cosa è ora e cosa ancora potrà essere, perchè oggi più che mai, dove le nuove generazioni mancano di una coscienza politica e collettiva, questo passaggio diviene determinante; nelle scuole ci sono i futuri lavoratori e lavoratrici di domani.
Se fossi giovane, vorrei che si pensasse oltre che al mio presente anche al mio futuro: la previdenza integrativa va bene per alcuni "i grandi" e i "già tutelati", ma per le nuove generazioni che, se fortunate, trovano un lavoro stabile a 35/40 anni, servono ben altre proposte.
Se fossi giovane, vorrei che nei posti di lavoro il sindacalista fosse visto con rispetto e stima, che i rappresentanti dei lavoratori fossero da esempio per onestà, dedizione al lavoro e per l'impegno nella tutela delle lavoratrici e dei lavoratori, che il sindacato fosse riconosciuto come luogo di tutela e rivendicazione collettiva e non individuale.
Se fossi giovane, avrei cosi tanto entusiasmo ed energia che ogni giorno nel mio posto di lavoro farei di tutto per convincere le colleghe e i colleghi ad iscriversi al sindacato, spiegherei loro che solo insieme riusciremo a cambiare le cose, che il sindacato non sono gli altri ma i lavoratori, che la Cgil rimane quella di Di Vittorio ma anche quella del Circo Massimo e dell'art. 18, basta solo crederci e impegnarsi per migliorarla.
Se fossi giovane, mi piacerebbe che la mia categoria scendesse in piazza con i cittadini per un trasporto pubblico migliore.
Se fossi giovane, vorrei che la Cgil credesse sempre più nella costruzione di giovani quadri, con la formazione ma soprattutto con le risorse.
Se fossi giovane e mi si chiedesse di impegnarmi nel sindacato, nonostante il difficile momento, lo farei senza riserve e vorrei che altrettanto facessero tutti.
Se fossi giovane, studierei ogni giorno per imparare a difendere gli altri e me, leggerei il contratto con attenzione, le leggi, cercherei sempre di tenermi aggiornata e informata.
Se fossi giovane, andrei dal mio segretario generale e gli chiederei di pensare insieme un modo per lasciare ai giovani più spazi, senza dimenticare l'esperienza e l'impegno degli altri, gli chiederei di

essere chiaro con chi si avvicina all'attività sindacale, gli chiederei di progettare per ognuno il suo arrivo ma anche la sua uscita, chiederei orari che permettano di conciliare la famiglia, ma anche altri interessi, perchè di solo sindacato "non si vive" e ci si allontana dalla realtà.
Se fossi giovane e scegliessi l'attività sindacale e mi si chiedesse di tornare al lavoro dopo qualche anno, lo farei senza batter ciglio, capirei che tutti siamo importanti ma nessuno indispensabile.
Allo stesso modo, vorrei che chi dedica buona parte della sua vita all'organizzazione e per un ricambio giusto e indispensabile dovesse tornare al proprio posto di lavoro, fosse accompagnato ad un rientro dignitoso, ma con regole trasparenti e certe per tutti.
Se fossi giovane, saprei che fare il sindacalista non è una professione ma una passione e mi piacerebbe che l'attività sindacale tornasse ad essere anche "volontariato".
Se fossi giovane, vorrei che tutti in Cgil non si dimenticassero mai dei loro sogni, delle loro speranze giovanili e, come dei Peter Pan, credessero ancora all'isola che non c'è.

Se fossi giovane, suggerirei di non aver mezze misure con chi tentenna, con chi trama, con chi non si impegna.
Se fossi giovane, vorrei la Cgil sempre presente nei quartieri, nei municipi per la tutela degli spazi comuni, per l'ambiente, per un welfare al servizio di tutti: bambini, pensionati, donne e uomini.
SE NON FOSSI più giovane, così come non lo sono più, vorrei la forza per non rinunciare a nessuno dei "se" elencati sopra, sicuramente con meno ingenuità, con qualche delusione in più alle spalle e con un entusiasmo diverso, ma anche con quel pizzico di esperienza e consapevolezza che possa aiutare a trasformare i "se" in proposte, in cambiamento, in certezze.
Non essendo più giovane, inoltre, mi piacerebbe conoscere il pensiero di quelli che oggi invece lo sono e confrontare i loro "vorrei" con i "se".
Sarebbe interessante mettere poi le risposte a confronto e scoprire magari che i "se" e i "vorrei" non sono poi così distanti e che forse le risposte ai tanti problemi che oggi affliggono il mondo del lavoro e il sindacato potrebbero trovare soluzione nella realizzazione di tutti quei "se" e "vorrei" a cui giovani e meno giovani, insieme, dobbiamo provare a dare seguito e risposte.

Se iniziassimo proprio su queste pagine
il confronto tra i "vorrei" e i "se"?

Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico.
UniSalute offre coperture sanitarie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti e delle agenzie marittime.
Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol GRUPPO

UE - Strategia Energetica 2020-2030

di Antonio Filippi, Responsabile Energia CGIL

La Commissione europea ha approvato la nuova strategia energetica da qui al 2030 con il pacchetto "Clima-Energia", fissando nuovi obbiettivi che alzano i target rispetto a quanto previsto al 2020 e cioè ridurre le emissioni climalteranti (CO_2) del 40% rispetto al 1990, una quota di rinnovabili del 30% e il 40% di efficienza energetica.
Obbiettivi molto ambiziosi e impegnativi che coinvolgeranno tutti i settori industriali, del terziario, dei trasporti. Insomma, l'intera economia del Continente.
Crediamo che nessuno oggi, anche nel sistema industriale, riesca a mettere in discussione la gravità dell'alterazione del clima con la necessità e il massimo impegno per favorire la tenuta ambientale del nostro pianeta. Con altrettanta certezza è bene dire però che, tranne chi auspica lo sfascio totale o teorizza la "decrescita felice", tutti sappiamo che, senza lo sviluppo industriale, non è possibile mantenere ed estendere un buon livello di vita per tutti i cittadini europei. Ecco perché crediamo che la sfida vada raccolta e che debba esserci l'impegno di tutti per raggiungere i target indicati.
Detto ciò, è nostra convinzione che l'Italia deve mantenere, nella fase di "transizione" di uscita dal carbonio, un maggior utilizzo del gas indicato dagli esperti come il migliore fossile per la transizione, caratterizzato da minore tensione e volatilità rispetto al petrolio e di una maggiore compatibilità ambientale rispetto al carbone. Il gas è, però, sempre più carta da gioco nello scacchiere geo-politico internazionale, basti vedere il delicato scontro tra la Russia e l'Ucraina.
Il contratto per 400 miliardi di dollari firmato dalla Russia con la Cina, per una fornitura di 38 miliardi di metri cubi di gas all'anno e con un costo inferiore a quello pagato dall'Europa, è un'evidente risposta alla sanzioni economiche decise nei confronti di Mosca, indicata come responsabile della politica separatista in Ucraina.
L'Europa perciò deve mettere in sicurezza il suo sistema energetico, evitando di rimanere vittima di ricatti politici e commerciali. Ne vale della nostra stessa sopravvivenza.
È necessario diversificare le forniture mantenendo i rapporti con partner affidabili e promuovere legami con nuovi paesi, visto che dalla Russia ci arriva il 40% del gas. Tenuto conto anche delle molte crisi non risolte nei paesi del nord Africa, da dove ci arriva un altro 25% del gas necessario.
Potenziare le infrastrutture (rigassificatori, metanodotti, riserve di accumulo), realizzare un vero mercato interno europeo e politiche di risparmio ed efficienza energetica, utilizzare risorse interne di idrocarburi là dove ci sono, con tutte le garanzie e la sicurezza massima per il territorio, sono scelte non più rinviabili.
Dobbiamo avere consapevolezza che occorrono tempi medio-lunghi per raggiungere livelli ottimali di efficienza e risparmio energetico, bisogna considerare poi le intermittenze naturali proprie delle energie rinnovabili (il sole e il vento non ci sono sempre), anche se oggi queste fonti energetiche danno un grande contributo in termini di produzione energetica nazionale e hanno sviluppato migliaia di posti di lavoro.
Nonostante tutto, però, per bilanciare e mettere in sicurezza il sistema energetico europeo, e per noi italiano, c'è ancora bisogno della produzione termoelettrica.
Rinnovabili e risparmio energetico sono asset strategici non solo per il raggiungimento degli obbiettivi europei al 2030, ma anche per il contenimento della spesa energetica, della competitività del sistema industriale e per la crescita occupazionale.
Dobbiamo avere consapevolezza che, per garantire la flessibilità e la sicurezza dell'intero sistema energetico italiano, la fase di transizione da carbonio, che durerà molti anni, va gestita con equilibrio e gradualità altrimenti potremmo riscontrare enormi difficoltà economiche ed occupazionali.
La strada è segnata, la generazione distribuita dell'energia renderà indispensabile l'evoluzione delle smart-grid e del sistema di accumulo (idrogeno, sali minerali fusi, batterie), si creeranno nuovi posti di lavoro ma, nel contempo, si verificheranno anche difficoltà nei settori tradizionali che dobbiamo saper gestire.
Così come assumeranno un ruolo centrale per il futuro i biocarburanti di seconda generazione, che potranno dare un forte contributo alla mobilità sostenibile e alle riduzione dei gas climalteranti, portando però al superamento del sistema di raffinazione fin qui utilizzato, con pesanti cadute occupazionali e di filiera industriale.

Come s'intuisce, è una sfida epocale, simile a quella che ha visto la trasformazione dell'era del vapore con i motori a combustione interna e la nascita dell'industria di massa. Saranno coinvolti milioni di lavoratori che andranno garantiti nei loro diritti e, soprattutto, nella loro formazione continua per stare al passo del cambiamento.
Di questo abbiamo parlato e discusso alla conferenza energetica nazionale della Cgil, lo scorso mese di luglio, alla presenza di importanti interlocutori istituzionali e di governo, di grandi imprese del settore e del mondo ambientalista.
Un grande sindacato come la Cgil non può che essere attivo e protagonista in questa sfida epocale per garantire il giusto equilibrio tra occupazione, sviluppo industriale e rispetto ambientale.

NTV: *se il privato incontra il mercato*

di Alessandro Rocchi, Segretario Nazionale Filt-Cgil

In attesa del nuovo business plan, che espliciterà i termini e le condizioni per il rilancio, i numeri economici e finanziari della compagnia privata Nuovo Trasporto Viaggiatori sono da brividi. Le correzioni finora apportate sul versante industriale, dove prevalgono gli aspetti finanziari, sono state importanti ma non sufficienti ed il tema della competizione continua ad essere usato come un alibi.

Il 10 settembre scorso, le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl TAF e Fast hanno incontrato NTV. La convocazione aziendale aveva fatto immediatamente seguito alla pubblicazione, nei primi giorni del mese, di notizie stampa riferite ai possibili contenuti del nuovo business-plan, in corso di predisposizione da parte dell'azienda, alla luce del quadro economico-finanziario in cui versa Nuovo Trasporto Viaggiatori.

Il quadro economico-finanziario

Si tratta di numeri da brividi che, nel corso dell'incontro del 10 settembre, pur non essendoci stata occasione per l'approfondimento, l'azienda ha sostanzialmente confermato e che, quindi, possono essere schematicamente così riassunti in base alle notizie stampa: circa 156 milioni di euro di perdite nel corso degli ultimi due esercizi di bilancio, pressoché equamente ripartiti tra il 2012 e il 2013; circa 780 milioni di debiti, con conseguente riduzione di un terzo, nel primo trimestre di quest'anno, del capitale sociale; cassa adeguata ad arrivare a fine 2014 in sicurezza, ma con una disponibilità appena sufficiente all'avvio del 2015. Nel corso dell'incontro l'azienda ha, peraltro, confermato che questo quadro economico-finanziario richiede fondamentalmente due azioni. Da un lato, la ridefinizione con le banche interessate delle scadenze per la restituzione del debito. Dall'altro, un nuovo apporto di capitale da parte della proprietà, la cui entità potrà essere quantificata solo in relazione all'esito della trattativa sulla ristrutturazione del debito e alla definizione degli interventi sul versante industriale.

Il quadro industriale

Già nel corso dell'ultimo trimestre 2013 e del primo trimestre 2014, l'azienda ha operato importanti correzioni sul versante industriale, descritti al Sindacato un anno fa: riassetto organizzativo; riduzione dei livelli decisionali e di coordinamento delle linee operative, amministrative e commerciali; ridefinizione dei rapporti con i fornitori, per l'acquisto sia di beni che di servizi; costo del lavoro.

In particolare, per quanto riguarda il costo del lavoro, è stato sottoscritto, alla fine dello scorso mese di marzo, con le Organizzazioni Sindacali, un contratto di solidarietà equivalente ad un recupero sul costo del lavoro pari all'8% circa. L'insieme di queste correzioni, quindi, non hanno affrontato i già allora evidenti problemi economico-finanziari, forse anche perché i principali istituti di credito interessati erano in quella fase coinvolti in altre, più impegnative, operazioni finanziarie in Italia e all'estero. Adesso, inevitabilmente, i nodi vengono al pettine. L'incontro del 10 settembre ha fornito alcuni primi elementi generali sugli orientamenti che l'azienda sta analizzando per la parte industriale del nuovo business-plan: al momento, ogni valutazione di merito risulterebbe impropria. Nessuna conferma, né, a dire il vero, però, alcuna smentita sono emerse nell'incontro sulle possibili ricadute del nuovo assetto industriale in corso di definizione, in termini di livelli occupazionali, stimate nei giorni precedenti da alcuni organi di informazione addirittura intorno a 300 addetti. Esplicita è stata la dichiarazione aziendale, invece, sulla volontà di consolidare l'attuale rete di relazioni servite, limitandosi la valutazione in corso su questo aspetto da parte dell'azienda ad un approfondimento sulla sostenibilità delle relazioni Milano-Ancona, che registrano insoddisfacenti coefficienti di riempimento. Anzi, è stata comunicata la conferma del potenziamento degli attestamenti sulla stazione Termini di Roma a partire da fine 2014 e, dal 2016, in concomitanza con la disponibilità di un nuovo punto manutentivo di appoggio a Milano San Rocco e la conseguente riprogrammazione dell'impiego della flotta ed il possibile potenziamento dell'offerta su Venezia.

Altrettanto esplicita è stata, però, la dichiarazione aziendale sulla possibilità di un riposizionamento del modello di servizio (sostanzialmente: rete e dislocazione dei punti di vendita e di assistenza e connessa utilizzazione del relativo personale; composizione ed articolazione delle squadre operanti a bordo treno; procedure nelle attività amministrative; funzioni di coordinamento dei processi produttivi citati) e di un'ulteriore ridefinizione dei rapporti con i fornitori di beni e di servizi. Questo sia per quanto riguarda il modello di servizio che per quanto concerne le forniture, una diversa impostazione basata sul concetto - così testualmente definito dall'azienda nel corso dell'incontro - di "qualità essenziale".

Il lavoro

Concetto che, ovviamente, si può declinare in diversi modi e con assai differenti effetti e conseguenti ricadute occupazionali. Al momento, per quanto illustrato dall'azienda, non risulta affatto rassicurante l'approccio descritto, seppure schematicamente, basato su un'analisi di dettaglio finalizzata - anche qui, secondo la definizione testualmente utilizzata il 10 settembre - all'attuazione di una "azione chirurgica" sul modello di servizio. L'attuale modello di servizio di NTV ha finora realizzato risultati eccellenti in termini di qualità: nell'assistenza ai passeggeri a terra e a bordo; nell'esercizio in linea; nella manutenzione del materiale rotabile; negli standard di pulizia e di decoro degli ambienti sui treni e nelle stazioni.

Questi risultati sono certo dovuti alla capacità aziendale di progettazione, monitoraggio e coordinamento dei relativi processi produttivi, spesso strettamente interconnessi tra loro, ma soprattutto sono il frutto, come per ogni impresa che opera nell'erogazione di un servizio, della capacità del lavoro di "trasformare" addestramento e procedure in comportamenti e risultati concretamente valutati di qualità dal cliente. È così per il lavoro che opera a contatto diretto con i passeggeri; è così anche per il lavoro di chi conduce il treno o di chi, nel caso di NTV nell'appalto dei relativi servizi, quel treno pulisce o manutiene.

L'investimento che NTV ha dispiegato in questi anni nella formazione, nell'aggiornamento e nell'addestramento del proprio personale è un patrimonio umano e professionale che va al di là del mero valore economico impiegato e che l'azienda stessa dovrebbe avere interesse a tutelare, anziché disperdere, e a valorizzare, anziché frustrare.

Queste sono le possibili opportunità, oppure, al contrario, i possibili rischi, che una "azione chirurgica" sbagliata sul modello di servizio può concretizzare. Più in generale, peraltro, si tratta di un patrimonio umano e professionale fatto anche di competenze ed attitudini proprie che gran parte delle lavoratrici e dei lavoratori di NTV esprimono nella loro attività quotidiana, anche nel corso di questi ultimi difficili mesi, malgrado in questi quasi tre anni di operatività commerciale non siano mancate da parte aziendale, nel rapporto con il lavoro, forzature gestionali, unilateralità interpretative degli accordi sindacali, indicazioni operative "estemporanee", qualche volta contraddittorie e, talora, oggettivamente inspiegabili.

Un patrimonio, infine, di straordinaria maturità e senso di responsabilità, come dimostra anche il tasso di sindacalizzazione, progressivamente crescente a partire dalla fase immediatamente successiva alla stipula, il 25 luglio 2011, del contratto collettivo aziendale, ed oggi complessivamente attestato oltre il 40% del personale in forza (con quasi un terzo degli iscritti, cioè la maggioranza, che ha scelto la Cgil). Dato particolarmente indicativo in un'azienda (vedi tab. 1) plurilocalizzata, molto articolata in termini professionali, per gran parte del personale strutturata in turnazioni dei servizi h24 e 7/7 giorni e che, soprattutto, si caratterizza per un'età anagrafica media dei dipendenti di poco superiore ai 27 anni.

TAB. 1
Dipendenti NTV
al 31 agosto 2014
(elaborazione FilT-Cgil su dati aziendali)

	QUADRO	COORDINATORE	ISTRUTTORE	DISTRIBUTORE	SUPPORTO G/T/A	IMPIEGATO	MACCHINISTA	STATION MANAGER	STATION SPECIALIST	STATION H/S	TRAIN MANAGER	TRAIN SPECIALIST	TRAIN H/S	OPERATORE IMP.	AUTISTA	**TOTALE**
ANCONA									1	2						**3**
BOLOGNA	1		1		1		30	3	3	17						**56**
FIRENZE	1				1			4	4	18						**28**
MILANO	8	4	1	9	8	5	33	2	5	20	41	27	77	12		**252**
NAPOLI/NOLA	4	6			1	4	31	4	4	13				5		**72**
REGGIO E.									3							**3**
ROMA + SC	77	38	3	2	15	86	41	5	4	28	54	38	97	9	1	**498**
SALERNO					1				4	6	14	14	22			**61**
TORINO	1				1					4	8					**14**
VENEZIA/PADOVA	1				2				12	12						**27**
TOTALE	**93**	**48**	**5**	**11**	**30**	**95**	**135**	**18**	**40**	**120**	**117**	**79**	**196**	**26**	**1**	**1014**

Il contesto competitivo

Pur non avendo rappresentato l'argomento centrale, anche nell'incontro del 10 settembre l'azienda ha richiamato quelle che, a suo dire, sono le difficoltà derivanti dal contesto competitivo, quindi dal quadro di regolazione del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario. Si tratta di un tema complesso, composto di norme europee e di norme nazionali, le seconde, di solito, attuative delle prime. Un tema sul quale, peraltro, intervengono diversi soggetti, sia a livello comunitario che a livello nazionale, e da alcuni mesi, in Italia, anche la neonata Autorità di Regolazione dei Trasporti, già in più occasioni chiamata in causa, anche polemicamente, da NTV. Un tema, però, che, a nostro parere, per troppo tempo è stato usato da NTV come un "alibi", che ha ritardato alcune delle correzioni necessarie alle scelte strategiche aziendali, di competenza e responsabilità esclusive del suo vertice, a prescindere dall'attuazione o meno di qualche benevolo intervento della politica… D'altronde, anche da parte sindacale è continuamente sollevato questo tema fin dall'avvio, nel 2001, del processo di liberalizzazione del settore in Italia.

Il problema va affrontato mettendo in campo un insieme di interventi di regolazione del mercato che, dal punto di vista sindacale, devono riguardare anche le soglie minime di tutela del lavoro. Il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario non coinvolge soltanto l'alta velocità, come superficialmente si potrebbe pensare seguendo il dibattito nei convegni o attraverso gli organi di informazione.

L'attuale assetto normativo di regolazione del settore concerne, infatti, sia i cosiddetti servizi ferroviari "a mercato" (alta velocità ed alcuni altri servizi di trasporto passeggeri, nonché buona parte dei servizi di trasporto merci), sia i cosiddetti servizi ferroviari "sussidiati" (il "servizio universale" articolato in trasporto passeggeri locale e regionale, trasporto passeggeri di lunga percorrenza e parte del trasporto merci). L'attuale quadro regolatorio non prevede tutele adeguate ed uniformi per il lavoro sia per i servizi "a mercato" che per quelli "sussidiati". L'esperienza di questi anni ha visto, anzi, crescere e sviluppare nel settore un gran disordine nella regolazione contrattuale del lavoro. Diverse delle numerose imprese ferroviarie attualmente operanti in Italia (v. tab. 2) non applicano tuttora nei rapporti di lavoro alcuna

forma di contrattazione collettiva, in particolare nel trasporto merci, mentre negli altri casi trovano applicazione più CCNL, oppure, come nel caso di NTV, si applicano accordi collettivi aziendali.

È per contrastare questi fenomeni, distorsivi anche per la concorrenza che, all'inizio del decennio scorso, con il CCNL delle Attività Ferroviarie (poi nato nel 2003) e, successivamente, con il CCNL della Mobilità (non ancora completato con l'area contrattuale "Trasporto Pubblico Locale" dopo la sottoscrizione, nel 2012, del rinnovo dell'area contrattuale "Attività Ferroviarie") il Sindacato ha impostato una strategia contrattuale volta a dotare il sistema di una strumentazione contrattuale collettiva adeguata a tutelare il lavoro nella competizione e ad omogenizzare anche sul versante del lavoro la competizione tra imprese. Di tutto questo, però, il dibattito sulle liberalizzazioni non si occupa e si concentra, invece, su prezzi, pedaggi, diritti di accesso: anche per il perdurante disinteresse della politica e per l'opportunistico interesse del sistema delle imprese, rimane un dibattito ostinatamente monco sul versante del lavoro.

NTV: un'impresa italiana...

Come pure, salvo qualche lodevole eccezione, le notizie ed il dibattito sulle difficoltà di NTV tendono a lasciare in ombra alcune delle caratteristiche tipiche del capitalismo italiano che, invece, proprio la vicenda NTV ripropone. Caratteristiche che rappresentano un "filo rosso" che, seppure con alcune rispettive peculiarità proprie, in qualche caso significative, accomuna il destino di tante recenti intraprese nazionali, tra cui, ultima delle scorse settimane, Alitalia (che però già nella privatizzazione del 2008 presagiva la mesta traiettoria poi percorsa), ma anche, tra le più famose, Telecom Italia nelle telecomunicazioni, Loro Piana nel tessile, Riva nella siderurgia, Indesit (Merloni) negli elettrodomestici, Bulgari nella gioielleria, Sai (Ligresti) nella finanza e nelle assicurazioni. Un "filo rosso" che, sempre tenendo conto delle rispettive specificità di ognuna di queste vicende, si caratterizza, in sostanza, per: l'asfissiante prevalenza degli aspetti finanziari su quelli industriali; la scarsa messa a disposizione da parte dei soci di adeguati capitali di rischio propri e quindi il massiccio ricorso, fin dalla fase di avvio, all'indebitamento presso il sistema bancario e finanziario; i rapporti "privilegiati" con la politica, salvo poi trasformarla in capro espiatorio quando spesso, indipendentemente dal fatto che porti davvero responsabilità, l'intrapresa non porta i frutti sperati nei tempi previsti, gli uni (i frutti) e gli altri (i tempi) magari pianificati in modo quantomeno improvvido. Ancora, nell'incontro del 10 settembre, l'azienda ha tenuto a ribadire che la compagine proprietaria non ha alcuna intenzione di gettare la spugna. Anzi, come affermato agli organi di informazione da qualcuno dei soci più autorevoli e noti, l'azienda ha inteso precisare che la proprietà intende rilanciare l'azienda. Il nuovo business-plan ci dirà se e come sarà così. Nella valutazione del Sindacato quel *se* e quel *come* avranno un gran peso.

TAB. 2 - Imprese ferroviarie certificate al 31 dicembre 2013 (Fonte ANSF)

IMPRESA FERROVIARIA	PASSEGGIERI	PASSEGGERI ALTA VELOCITÀ	MERCI	MERCI PERICOLOSE
CAPTRAIN ITALIA			●	● (1)
COMPAGNIA FERROVIARIA ITALIANA			●	● (1)
CROSSRAIL ITALIA			●	● (2)
DINAZZANO PO			●	● (1)
FERROTRAMVIARIA	●		●	● (1)
FERROVIA ADRIATICO - SANGRITANA			●	● (1)
FERROVIA CENTRALE UMBRA	●			
FERROVIA EMILIA - ROMAGNA	●		●	● (2)
FERROVIE DEL GARGANO	●			
FERROVIE UDINE - CIVIDALE	●			
FUORIMURO			●	● (2)
GTS RAIL			●	● (1)
GRUPPO TORINESE TRASPORTI	●			
HUPAC			●	● (2)
INRAIL			●	● (1)
INTERPORTO SERVIZI CARGO			●	● (2)
DB SCHENKER - NORD CARGO ITALIA			●	● (2)
NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI	●	●		
OCEANOGATE ITALIA			●	● (1)
RAIL CARGO ITALIA			●	● (2)
RAIL ONE			●	
RAIL TRACTION COMPANY			●	● (2)
SAD -TRASPORTO LOCALE	●			
SBB CARGO ITALIA			●	● (2)
SISTEMI TERRITORIALI	●		●	● (1)
SERFER	●		●	● (1)
SOCIETA' VIAGGIATORI ITALIA	●			
TRASPORTO FERROVIARIO TOSCANO	●		●	
TRENITALIA	●	●	●	●
TRENORD	●			
TRENTINO TRASPORTI ESERCIZIO	●			
TX LOGISTIK			●	● (1)

(1) escluse classi di pericolo RID 1 e 7
(2) esclusa classe di pericolo RID 7
ex Ferrovia in Concessione Governativa
incorporata ex Ferrovia Concessa

Il lavoro cooperativo nel trasporto merci in Lombardia

di Stefano Malorgio, Segretario Generale Filt-Cgil Milano

È un settore centrale per la nostra Organizzazione, non solo per la concentrazione di lavoratori ivi presenti, ma anche per le dinamiche complesse che riguardano le catene di appalti, la legalità, il rapporto con i lavoratori stranieri, la debolezza della struttura normativa in tema di lavoro.

In premessa. Ritengo che qualsiasi organizzazione collettiva debba porsi il problema di leggere la realtà e, conseguentemente, di capire come orientare la propria azione e la propria struttura in maniera coerente, pena la scomparsa. La storia dimostra che non basta avere idee buone e ragioni da vendere se non si ha una strategia adeguata.
La vera novità nella fase attuale del Paese, per lo meno per quello che concerne una organizzazione come la Cgil, non sta nell'attacco frontale ai corpi intermedi che caratterizza ormai quasi tutto l'ultimo ventennio, ma nel fatto che esso provenga da tutto l'arco politico e dalla stragrande maggioranza dei cittadini. Mi verrebbe da dire che, in qualche modo, è un elemento caratterizzante della cultura moderna dell'Italia.
Ovviamente, la messa in discussione dell'utilità e dell'efficacia delle organizzazioni di rappresentanza non riguarda solo noi e, francamente, in un Paese contraddistinto da mille corporazioni, è assolutamente giustificata. Il sindacato confederale italiano non è, però, per storia e funzione, assimilabile ad alcuna delle diverse corporazioni. Anzi. Il suo indebolimento rischia di far riemergere con forza quelle modalità di rappresentanza che tanti danni hanno creato al Paese e che si vorrebbe, a parole, cancellare. La realtà, però, è questa e non può essere sottomessa ai nostri desideri.
Osservo che esiste una divaricazione tra il giudizio diffuso sulle Organizzazioni sindacali e le adesioni alle stesse che, al netto della crisi economica, seguono dinamiche assolutamente differenti.
Ne ricavo un giudizio. Laddove noi riusciamo a svolgere le nostre funzioni di rappresentanza sui luoghi di lavoro, riscuotiamo consensi; quando, invece, ci spostiamo sul fronte della rappresentanza generale, ci scontriamo con il clima generale del Paese. Pur non possedendo dati statistici, basandomi quindi solo su una percezione, l'approccio con il sindacato è positivo soprattutto con coloro che ci incrociano per la prima volta.
In conclusione, credo che l'architrave sul quale poggiare la nostra azione futura sia quella di concentrare tutte le nostre forze per radicarci nei luoghi di lavoro, definendo una struttura organizzativa meno concentrata sulle grandi iniziative nazionali e più orientata a supportare questo sforzo di presenza.
In questo quadro, il settore Merci e cooperative è centrale per la Filt. Non a caso la Lombardia, con i passati appuntamenti congressuali e con la conferenza di organizzazione del 2007, ha messo al centro del proprio agire il settore merci e cooperative (di solito considerati un po' periferici), realizzando un'esperienza e una conoscenza che crediamo possa essere utile a livello nazionale. Nel merci, oggi, abbiamo convogliato il maggior numero di risorse organizzative.
Questo settore è centrale per la nostra Organizzazione. Non solo per la concentrazione di lavoratori che qui registriamo, ma anche per le dinamiche complesse che riguardano le catene di appalti, la legalità, il rapporto con i lavoratori stranieri, la debolezza della struttura normativa in tema di lavoro.
Questo è il campo di sperimentazione più avanzato per la Filt, non è un caso se nel comparto si sottoscrive il primo innovativo ed importante contratto di filiera.
L'Italia è stata utilizzata come una grande piattaforma logistica dal sistema produttivo europeo, come dimostra il posizionamento strategico delle grandi imprese (quasi tutte straniere) che operano sul mercato. Parliamo di un settore produttivo che, nel corso degli anni, è cresciuto fino a contare 750.000 addetti, con un indicativo protagonismo della Lombardia: 400 milioni di tonnellate

di merci movimentate solo in questa regione, che è sede del 30% delle imprese di logistica del Paese.
Il comparto è contraddistinto da una pluralità di soggetti in campo molto frammentati, come conseguenza di una mancanza di politica di sistema nazionale. Le grandi imprese della logistica presenti nel settore (TNT, FedEx, UPS, DHL) non esauriscono tutto il mercato, dove registriamo, però, l'assenza di un forte operatore nazionale.
Il sistema di concorrenza è molto centrato sulla contrazione di questo costo e sulla ricerca della massima flessibilità. Qui sta la ragione del successo nel ricorso agli appalti di lavoro alle società cooperative, sino ad arrivare, con il sistema dei consorzi, ad un allungamento artificioso della filiera produttiva e della responsabilità e ad una gestione finanziaria opaca.
L'Autotrasporto rappresenta, in termini di modalità (80% circa del trasportato viaggia su gomma), un elemento fondamentale del ciclo produttivo ed è contraddistinto da una forte parcellizzazione e da micro-aziende. Tale assetto industriale rischia, oggi più che mai, di essere inadeguato a supportare la crescita produttiva del Paese. Si scaricano i costi sul lavoro e sulla collettività con un sistema di finanziamenti importanti (confermati anche nelle fasi più cruente di tagli al trasporto collettivo) e che, seppur necessari, in assenza di chiari criteri di distribuzione, di fatto, non favoriscono forme di aggregazione aziendale e produttiva. Allo stesso modo, il sistema di rappresentanza delle imprese vede il moltiplicarsi del numero delle associazioni con obiettivi spesso contrastanti, alimentando così un modello di rappresentanza molto corporativo.
Il settore è oggi di fronte ad un forte ridimensionamento. Nella stragrande maggioranza dei casi, la crisi ha impattato sul lavoro. Sia sulla "parte alta" (TNT, SDA) che, con maggiore violenza, sull'ultimo segmento del settore: le cooperative e le aziende, anche individuali, dell'autotrasporto, cosa che ha portato a una crescita esponenziale nell'utilizzo degli ammortizzatori sociali.
Negli anni di forte espansione, la criminalità organizzata ha utilizzato gli investimenti nella logistica e nel trasporto merci come viatico per l'incremento di ricchezza e il riciclaggio di denaro. Un elemento comune alle diverse modulazioni d'illegalità nel settore è l'utilizzo del sistema dei consorzi di cooperative, al fine di rendere opaca la catena delle responsabilità e degli appalti. Pur non volendo criminalizzare la forma consortile, si deve prendere atto che tale modalità è indubbiamente più permeabile a forme di evasione fiscale, contributiva e alla gestione di capitali finanziari illeciti.
Sul piano dei rapporti unitari registriamo, per lo meno sul nostro territorio, una distanza sulle scelte politiche di Filt-Fit e Uilt regionali e le diverse pratiche territoriali. Mentre sottoscrivevamo a livello lombardo un documento unitario sui cambi di appalto (che sarà inviato a tutte le associazioni datoriali e alle grandi imprese della logistica), su territori come Lodi si consumavano rotture pesanti con Cisl e Uil, per le vicende delle cooperative che operavano dentro CEVA, che hanno interessato anche la magistratura.
Ciò nonostante, dobbiamo continuare a lavorare su una strategia unitaria che preveda alcune linee di azione comuni.

Fronte politico e istituzionale

Abbiamo bisogno di aprire un dialogo con le forze politiche e istituzionali, al fine di costruire una proposta organica per un settore nevralgico per il sistema produttivo. È necessario individuare le infrastrutture prioritarie, farle interagire con i Piani Regolatori locali, individuarne forme di finanziamento possibili. È indispensabile che le Istituzioni di governo si dirigano su investimenti che condizionino il sistema delle imprese verso una necessaria ed efficiente aggregazione in centri logistici competitivi sul territorio nazionale ed europeo.

Legalità

Riteniamo necessario farci promotori di specifiche iniziative di sensibilizzazione nei confronti della politica e delle Istituzioni che rimettano al centro questo tema. In assenza di tali condizioni, è evidente l'assoluta insufficienza della sola azione sindacale, con un rischio di sovraesposizione.

Rappresentanza

Nel quadro sopra descritto, si registra un incremento della presenza del sindacalismo autonomo, che negli anni passati era stato distante da questo mondo. Siamo di fronte ad una vertenzialità che si alimenta dell'esposizione dei lavoratori allo scontro senza alcuna tutela e che persegue altri obiettivi di solito estranei alla loro condizione lavorativa (vedi la presenza di soggetti estranei ai luoghi di lavoro). Un'attività orientata all'opposizione al sindacato confederale che, nella quasi totalità dei casi, è sostenuta dalle imprese, con lo scopo di coprire situazioni di confine nel rispetto dei diritti contrattuali e normativi. Non possiamo lasciare che questo clamoroso bluff passi all'esterno come l'unica forma di rappresentanza di quei lavoratori. Abbiamo bisogno di dare una risposta pubblica che ne metta in luce le contraddizioni.
Il testo Unico sulla rappresentanza non è stato ancora sottoscritto dalle tante Associazioni che caratterizzano il settore. Esso diviene un testo fondamentale nel comparto per misurare la rappresentanza reale delle Organizzazioni sindacali attraverso il criterio della certificazione che può essere una vera rivoluzione copernicana. Noi abbiamo, nel frattempo, la necessità di accompagnare quel percorso, attraverso un patto unitario, generalizzando quanto più possibile l'elezione delle RSU nel settore delle cooperative e fissando le regole di approvazione dei contratti aziendali. Dobbiamo dare forza e cittadinanza sindacale a quei lavoratori che vogliono essere partecipi delle scelte sulle loro condizioni contrattuali e normative, evitando che organizzazioni che non hanno alcuna rappresentanza reale, assieme magari a qualche caporale, possano farlo senza alcun confronto. Qui sta la nostra risposta di democrazia al sindacato autonomo. Diciamo al lavoratore: sei tu che scegli.

Partendo da qui, solo così, potremmo avere un architrave sul quale poggiare le basi di una strategia contrattuale comune sorretta appunto dalle RSU. Dentro un settore in cui la concorrenza si concentra nella riduzione del costo del lavoro, non rispettare il Contratto diventa un elemento di competizione decisivo, soprattutto nella fase di crisi. Allora, a partire dalla costruzione di una geografia sullo stato di applicazione del CCNL nella filiera della logistica, è necessario definire un approccio omogeneo, ma flessibile. Dobbiamo immaginare una griglia di proposte contrattuali che possano promuovere processi di accorciamento della filiera produttiva. Magari per definire gli strumenti necessari al controllo sul piano della responsabilità solidale, così come recentemente stabilito in sede di riforma del Mercato del Lavoro.
Su quest'ultimo punto io insisto. Il sindacato non può essere l'unico soggetto che certifica che tutti i controlli possibili sono stati fatti, così come non può più continuare ad essere quello che promuove le vertenze legali quando il problema è già diventato irrisolvibile. Non penso che forme di commissioni unitarie e congiunte con le Aziende committenti siano lesive di qualche diritto e non dobbiamo avere paura di giocare un ruolo attivo.
Le cooperative operanti nella Grande Distribuzione Organizzata sono prive di un riferimento contrattuale altrettanto forte di quello messo a punto con la filiera della logistica. Noi continuiamo a pensare che sarebbe utile un contratto di filiera dentro a quello della committenza. Nel frattempo, però, è necessaria una strategia che superi i confini della categoria, partendo da alcuni progetti sperimentali confederali che mettano assieme le categorie che insistono su queste filiere.
Sul settore dell'autotrasporto, infine. La frammentazione del settore rende utopica ogni idea di rappresentanza che prescinda dall'instaurazione di un rapporto progettuale con le Associazioni delle imprese, che non snaturi la contrattazione e che si ponga l'obiettivo di uniformare i trattamenti retributivi, diffondere il CCNL e provare a dare risposte sul piano della sicurezza.
Parliamo quindi di un intervento propedeutico al riconoscimento di una rappresentanza sindacale, con cui aprire spazi di contrattazione e dispiegare le potenzialità definite dagli accordi nazionali sulla bilateralità che, inserita opportunamente in questo segmento, può essere un elemento di garanzia per la particolare tipologia di lavoro, in maniera analoga a quanto fatto nel settore dell'edilizia. Abbiamo costruito un importante protocollo con CNA che va fatto vivere rapidamente.

Traghetti: come costruire nuove opportunità per il lavoro

di Giacomo Santoro, Segretario Generale Filt-Cgil Liguria

Il settore marittimo dei traghetti ha subìto, come il resto del Paese, i gravi effetti che la crisi economica sta producendo negli ultimi anni.
I collegamenti con le isole maggiori hanno visto diminuire drasticamente la richiesta di un mercato che, a causa dell'aumento dei costi (in primis, quello del carburante), esprime tariffe per i passeggeri troppo elevate favorendo, di fatto, il trasporto aereo e le tariffe delle compagnie aeree Low cost.
Per contro, si è notevolmente incrementato il servizio di cabotaggio marittimo verso i paesi del Nord Africa che, essendo per sua natura meno stagionale rispetto al cabotaggio nazionale, ha modificato le strategie delle maggiori compagnie armatoriali italiane del settore, creando situazioni nuove da affrontare per i lavoratori marittimi e per noi che li rappresentiamo.
La flotta Italiana, con le sue 132 navi battenti bandiera nazionale, è la prima nel mondo, seguita da quelle Norvegese, Giapponese e Greca.
Questi dati sottolineano l'importante valore che questo settore del mondo marittimo ha per la storica *marineria italiana;* la stima dei posti di lavoro può considerarsi attorno alle 9.000 unità, delle quali la maggior parte, circa 7.500, impegnate sulle navi traghetto e le altre sulle unità navali di dimensioni ridotte che permettono i collegamenti quotidiani con le centinaia di isole minori del nostro territorio nazionale.
Possiamo quindi calcolare che i lavoratori marittimi che ruotano su queste navi sono circa 12.000, ai quali si aggiungono i circa 2.000 lavoratori di terra che portano l'occupazione nell'ambito dei traghetti a livelli di assoluto rispetto, anche considerando l'intera capacità occupazionale del settore marittimo che vede impiegati, sulle navi battenti bandiera italiana, circa 20.000 marittimi italiani.
La stragrande maggioranza di questi lavoratori opera presso le maggiori Compagnie di navigazione di bandiera italiana: Tirrenia Cin, Moby Lines, Grimaldi Lines, Snav, Grandi Navi Veloci, TTT Lines, Corsica Ferries, Caronte &Tourist e le compagnie regionali Toremar, Caremar, Saremar, Siremar e Laziomar.
Dal 28 novembre 2011, con la definizione del processo di privatizzazione della storica compagnia di stato Tirrenia e la nascita della Società Tirrenia CIN (Compagnia Italiana di Navigazione), il quadro generale è modificato in maniera sostanziale, venendo a cessare i modi e gli usi propri di un periodo dove la gestione "pubblica" era prevalente. A questo si aggiunge anche il cambio di gestione dei periodi di assenza dal lavoro per malattia passata da IPSEMA (Cassa Marittima) a INPS, che porta la liquidazione dei periodi di malattia con almeno tre mesi di ritardo rispetto al passato. L'effetto è che risulta ridimensionato quello strumento che, anche impropriamente usato, era riconosciuto da tutto il mondo marittimo come unico "ammortizzatore sociale" per il settore.
Le giuste analisi e riflessioni da fare devono partire da questi presupposti e aiutarci a comprendere, a tutti i livelli dell'organizzazione, che il mondo marittimo rappresentato oggi in realtà non corrisponde più a quello che abbiamo visto, o che forse ci hanno raccontato.
Ci corre l'obbligo di mettere da parte, per un attimo, i pensieri "romantici" che appartengono al mare e alle sue innumerevoli storie e concentrarci su aspetti molto concreti per organizzarci e costruire proposte che possano portare sempre più in alto il livello di tutela dei lavoratori del mare e, nello specifico, di quelli impegnati nei traghetti.
Vorrei soffermarmi, al di là del lavoro che la Filt sta portando avanti nella complessa operazione di rinnovo del Contratto Nazionale, su alcuni aspetti che ritengo utili e spero stimolanti per aprire una riflessione.
La sensazione che si prova parlando con questi lavoratori è la loro scarsa propensione a confrontarsi con tematiche che fanno riferimento al collettivo e pochissimo interesse, come del resto in altri settori, ai temi confederali.
Il riportare tutto ad una discussione di carattere individuale è quasi più che un'abitudine quando si è a bordo e questo è dovuto, in parte, anche all'atteggiamento che forse noi, ma sicuramente i nostri colleghi sindacalisti, hanno nel confronto con i lavoratori e nella ricerca delle soluzioni.
Il rispetto del periodo di imbarco non può diventare un argomento di tutela individuale, come purtroppo avviene spesso.
Questo tema, come gli altri che sono regolati da accordi collettivi o addirittura da leggi dello Stato, devono essere affrontati e risolti come si deve. Non si può far passare il rispetto degli accordi come un "favore" personale al lavoratore!

Sembrerà banale, ma i vari sindacati autonomi presenti in questo settore e, purtroppo, anche qualcuno confederale, trovano terreno fertile tra i lavoratori disgregando e creando numerose difficoltà per chi, come noi, crede e continua a fare ragionamenti di carattere collettivo.
La tutela individuale, svincolata dai comportamenti impropri di cui sopra, è un argomento molto importante. Se, per esempio, analizziamo quanto succede con il passaggio di competenze tra IPSEMA ed INPS, precedentemente citato, ci accorgiamo quanto oggi un lavoratore marittimo in questo settore necessiti di assistenza qualificata e come sia fondamentale un raccordo tra chi si occupa di questi lavoratori nelle zone dove prestano servizio e chi si occupa di loro nelle rispettive zone di residenza.
Organizzarci per creare una nostra rete chiara e condivisa tra tutti i territori interessati e rispettare il corretto equilibrio tra tutela individuale e tutela collettiva può essere uno strumento che ci permetterà di costruire una rappresentanza in linea con il mondo con cui ci confrontiamo.
Cercare di comprendere i mutamenti che questo settore ha avuto negli ultimi anni può essere utile per elaborare poche, ma essenziali, strategie per il futuro della marineria italiana.
Il mondo marittimo, per sua natura, è diventato uno dei settori più globalizzati nella realtà dei trasporti.
Anche nei collegamenti tipici del trasporto marittimo effettuato dalle navi traghetto, le dinamiche che si sviluppano sono collegate a quello che succede a livello globale. Se è vero che le normative vigenti sia a livello nazionale che europeo permettono una tutela per i lavoratori marittimi comunitari, è altrettanto vero che alcuni armatori hanno la facoltà di imbarcare personale non comunitario su navi che effettuano rotte internazionali e siccome, con lo sviluppo del traffico con i paesi del Maghreb, alcune delle compagnie di bandiera italiana prima citate si stanno insediando sempre più su queste linee, occorre capire come tutelare i lavoratori.
La Legge 30/98, che ha istituito il Registro Internazionale, ha avuto il grande merito di riportare molte navi da bandiera straniera a bandiera italiana e ha permesso la sopravvivenza della flotta italiana in un periodo di grave crisi dove le unità che battevano bandiera nazionale si contavano sulle dita di una mano.
Ricercare soluzioni approssimative, che vanno nella direzione di modificare questa legge, o addirittura ne richiedono la cancellazione, provocherebbe un grave danno per i lavoratori marittimi italiani.
Le soluzioni per la tutela dei posti di lavoro in questo settore vanno cercate nella costruzione di politiche della formazione e della riqualificazione del personale a tutti i livelli.

Se compariamo il costo del lavoro del personale non comunitario con quello comunitario, ci accorgiamo che, come in moltissimi altri settori del mondo del lavoro, non c'è via di uscita.
Se nelle capitanerie di porto di tutta Italia si continuano a rilasciare libretti di navigazione per personale appartenente alle categorie iniziali (mozzo, piccolo di camera ecc.), le prospettive di lavoro e le possibilità di trovare un imbarco presumibilmente stabile sono sempre più ridotte.
Per ridare occupazione ai marittimi di oggi e speranza ai giovani che si affacciano a questo ambito del mondo del lavoro, occorre sensibilizzare tutte le parti interessate, istituzioni e armatori, per far mettere in campo politiche di sviluppo e tutela del settore ormai assenti da troppo tempo.
Bisogna fare un reale censimento del personale marittimo per poter organizzare dei corsi di riqualificazione per il personale delle categorie iniziali su mansioni superiori e più richieste dal mercato, come ad esempio elettricisti, frigoristi e mansioni tecniche attingendo, oltre che ai fondi destinati alla formazione, anche al fondo nazionale marittimi che diventerebbe realmente utile e fruibile per i marittimi.
Un altro aspetto importante per ragionare in prospettiva e per dare risposte concrete alle possibilità occupazionali che il settore può offrire è il tema degli allievi ufficiali.
Gli istituti nautici, dopo un periodo piuttosto negativo, vedono negli ultimi anni un aumento numerico degli alunni e, seppur la percentuale di coloro che vogliono intraprendere la carriera marittima non è sicuramente maggioritaria, occorre creare reali possibilità di imbarco al fine di compiere il periodo previsto per cominciare la carriera marittima vera e propria.
Purtroppo non tutti gli armatori danno la possibilità agli allievi di imbarcarsi e, se pensiamo che la penale per il non imbarco dell'allievo è inferiore economicamente al costo dell'allievo stesso, il risultato è evidente e richiede una soluzione.
In conclusione, penso che dobbiamo raccogliere le nostre riflessioni ed i nostri ragionamenti e aprire una discussione che arrivi a coinvolgere colleghi e controparti.
Si può e si deve tentare di dare un contributo importante, per far sì che il Paese non perda un settore come quello dei marittimi che appartiene alla nostra storia economica e sociale.
Affrontare le tematiche dei lavoratori dei traghetti può essere un buon punto di ri-partenza.

Clausola sociale nell'handling: *un'opportunità e una necessità*

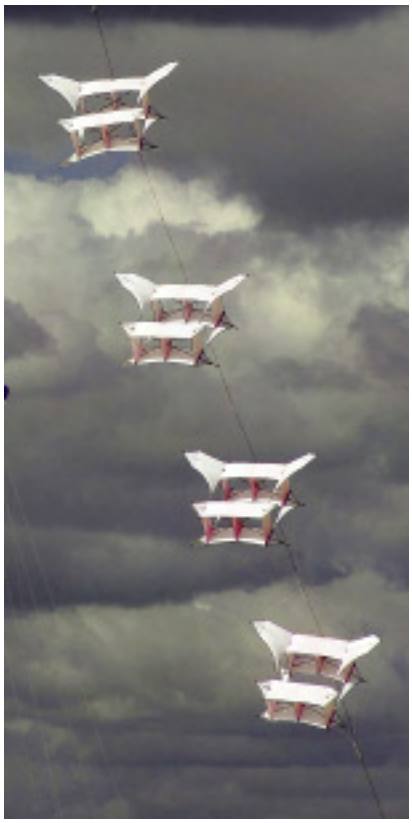
di Daniela Modonesi, Segretaria Filt-Cgil Emilia Romagna

Nel 1996, la Commissione Europea ha dato inizio al processo di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa con la Direttiva 96/67CE, che in Italia è stata recepita dal D.lgs 18/99. Da allora molto è cambiato in tutto il settore, con risvolti liberisti ed effetti di "dumping" sociale che non possono essere negati o ignorati.

In effetti, se guardiamo in particolare all'attività di assistenza a terra negli aeroporti italiani, i cambiamenti sono stati decisamente negativi. Fino al 1999, molte aziende avevano la gestione degli aeroporti ed effettuavano sugli stessi l'attività di assistenza agli aeromobili. Nel giro di poco tempo, negli aeroporti con traffico superiore a 2 milioni di passeggeri, abbiamo assistito ad una lotta senza quartiere tra aziende che si contendevano e contendono tuttora l'attività, con un effetto devastante sulle tariffe applicate ai vettori. Le ricadute sui lavoratori sono state pesantissime, con riduzione di stipendi e anche perdita di posti di lavoro.

Dal 2011 la Commissione Europea sta lavorando alla revisione della Direttiva 96/67CE, proponendo un nuovo Regolamento molto liberista che, se entrerà in vigore, diventerà obbligatorio per tutti i Paesi dell'Unione. ETF (il sindacato europeo dei trasporti cui la FILT-CGIL è affiliata) ha subito iniziato a lavorare per migliorare il testo dal punto di vista sociale e, nel 2012, attraverso pressioni ed azioni sindacali, è riuscita a influenzare il Parlamento Europeo, che non ha accettato il testo del Regolamento così come proposto. Il Parlamento ha preso una posizione diversa dalla Commissione, in particolare sulla necessità di applicazione di contratti collettivi e di regole sul trasferimento dei lavoratori e ha rimandato il testo alla Commissione, sottolineando i punti controversi. Come reazione, la Commissione non ha più preso in esame il documento e c'è il rischio che rimanga fermo per molto tempo.

Un nuovo regolamento sarebbe in ogni caso opportuno, perchè il settore aereo europeo ha forte necessità di regolamentazione sia della concorrenza che sociale. Dal 1996 le attività aeroportuali sono comunque liberalizzate e gli effetti negativi sul lavoro e sui lavoratori continuano ad esserci. ETF si sta impegnando per far esaminare il testo durante la presidenza italiana, in modo da far ripartire il processo che, entrando nella seconda fase, avrebbe tempi definiti e ristretti.



Tornando alla situazione specifica dell'Italia, a prescindere dal dibattito europeo, la clausola sociale prevista dal Dlgs 18/99 e il protocollo di intesa del 16.04.1999 sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e UGL trasporti, sono stati inseriti nel contratto nazionale di settore.

L'applicazione della clausola sociale ha permesso il mantenimento di molti posti di lavoro e limitato la concorrenza sleale tra aziende di assistenza a terra, anche se non sempre è stato possibile mantenere tutti gli aspetti economici e normativi.

In alcuni aeroporti, interessati da una concorrenza forte tra aziende di assistenza a terra, si sta lavorando su ipotesi di clausola sociale di sito che, tenendo presente la clausola sociale del CCNL, siano più specifiche riguardo all'aeroporto stesso e possano essere applicate ad ogni cambio di azienda. Questo al fine di limitare i contenziosi dovuti a interpretazioni diverse sia tra le stesse imprese che tra queste e le organizzazioni sindacali, con l'obiettivo di mantenere le condizioni economiche e normative dei lavoratori coinvolti nei passaggi.

In Italia, su questo tema esiste un solo un accordo di sito realizzato nel 2011 tra le aziende operanti all'aeroporto di Fiumicino che, interpretando il Dlgs 18/99, ha regolamentato vari aspetti relativi all'identificazione del numero di lavoratori da trasferire in caso di passaggio di vettori aerei da un'azienda ad un'altra. Ora si tratta di fare uno sforzo ulteriore, coinvolgendo le Organizzazioni sindacali, per stipulare accordi che, oltre ad inserire le tematiche necessarie per le aziende, abbiano una forte connotazione sociale tese ad evitare ricadute negative sui lavoratori coinvolti.

Questo difficile lavoro è in discussione da tempo all'aeroporto di Venezia, mentre da qualche mese all'aeroporto di Bologna è in corso una vertenza che coinvolge tutte le aziende di assistenza, il gestore aeroportuale e l'ENAC. Al momento, ci si trova nella seconda fase della procedura e, successivamente alla convocazione del Prefetto, si è tenuto un primo incontro tra aziende e sindacati alla presenza del gestore aeroportuale e di ENAC. In vista del secondo incontro, le parti stanno lavorando su alcuni testi proposti dalle aziende. É evidente che, nell'incertezza determinata dalla concorrenza spietata data dai costi dei servizi, le aziende si sono rese conto della necessità di stabilire criteri omogenei per la determinazione del personale coinvolto, da adottare a ogni spostamento di vettore.

Per il sindacato un accordo che stabilisca regole chiare, esigibili ed applicabili, può essere uno strumento importante per definire e migliorare le condizioni dei lavoratori in caso di passaggio da un'azienda all'altra.

Il trasporto pubblico: *no news, good news?*

di Massimiliano Sartori,
Consulente The European House-Ambrosetti

A puntate ormai regolari, torniamo ad approfondire il tema del Trasporto Pubblico. L'ultimo articolo mio su questo tema era della fine dello scorso anno. È anche uno dei temi più caldi, sentiti e che appassiona chi vive e lavora nel settore. Sui mercati finanziari c'è un detto: *no news, good news*. Nessuna notizia, buona notizia. Non vale, però, nel TPL.
L'urgenza di intervenire sul settore era emersa chiaramente, insieme a molte altre cose, nell'ormai famigerato anno zero della cosiddetta terza repubblica, vale a dire la fine del 2011, con l'insediamento del Governo Monti e il taglio del fondo per il TPL. Si è aspettato con ansia la costituzione dell'autorità di regolazione dei trasporti che è avvenuta solo quest'anno e che sta entrando ora in fase di operatività e, ovviamente, nulla è cambiato sotto il profilo dei bandi per l'assegnazione del servizio di TPL, nelle modalità di finanziamento, nella struttura aziendale delle società che erogano i servizi.
Si potrebbe dire quindi: no news, bad news. E, purtroppo, per chi legge (ma anche per chi scrive), come ci ricorda la Bibbia "nulla di nuovo sotto il sole".

Conosciamo molto, o quasi tutto, del TPL. Tutti gli attori coinvolti o, come si direbbe ora, tutti gli *stakeholder*, ne conoscono i problemi, sanno da cosa sono generati e perché e saprebbero anche (probabilmente) come risolverli. Ma l'inerzia di alcuni sistemi, in particolare quelli pubblici, è tale che pare che nulla possa cambiare il corso delle cose. Si affronta il destino con una sorta di fatalismo, come se tutto fosse predeterminato, ingovernabile, ineludibile.
Oggi il nostro Presidente del Consiglio ha detto in un discorso parlamentare che non si vuole rassegnare alla rassegnazione. Cerchiamo di non farlo nemmeno noi e auguriamoci che - tra poco - potremo scrivere della riforma del TPL e degli effetti attesi, del miglioramento delle prestazioni, della crescita dei passeggeri, delle nuove aziende di trasporto e dei servizi che offrono, di quali problemi nuovi sono emersi e di come si intende risolverli. "Tra poco" nell'accezione italiana del termine, e non in quella keynesiana dell'economia che, avendo come termine ultimo l'infinito, può voler dire i prossimi 15-20 o anche 25 anni.
Romano Prodi, l'ex Presidente, il Professore, amato o meno, ma che di economia ne sa dieci spanne sopra molti di quelli che attualmente circolano in parlamento, con quel suo modo serafico e tranquillizzante, in piena crisi del 2011 alla domanda: usciremo da questa crisi? rispose "certamente, abbiamo affrontato crisi peggiori". E la giornalista incalzò subito: quanto ci vorrà, c'è chi dice 2, alcuni 3 anni, è d'accordo? "Mmhh no" risposte Prodi "credo più o meno una decina d'anni" con un sorriso tranquillizzante e ancora più serafico. Ne sono passati quasi 3, quindi forse ne mancano 7.
Vi prometto che, per quanto voglia bene e stimi Vittoria e Nino, che con impegno, serietà e pluralità, convogliano idee e contributi su NOSTOP, non scriverò per i prossimi 7 anni articoli uguali sul TPL. Quindi, se non ci saranno *news*, sappiate che saranno *bad news*.
A questo punto, però, prima di una non auspicabile pausa di silenzio per i prossimi 7 anni sul TPL, sfatiamo alcuni luoghi comuni.
Il primo, che in tempi di *spending review* è fondamentale, è quello del costo. Noi italiani paghiamo mediamente meno di

tutti per il trasporto regionale ferroviario. 16 Euro/cent a passeggero-km è il costo medio del biglietto pagato dai viaggiatori nel Regno Unito, 8,7 Euro/cent in Germania, 8,3 Euro/cent in Francia e 4,1 Euro/cent in Italia. Nel Regno Unito il costo è quasi totalmente a carico del viaggiatore, mentre lo Stato, con vari sistemi di compensazione con le società di trasporto, quasi azzera il suo livello di contribuzione. Possiamo anche lamentarci della qualità non all'altezza, dei disservizi, della poca pulizia, delle frequenze e degli orari sbagliati, ma dobbiamo sapere (e in realtà lo sappiamo) che, per avere servizi migliori, è necessario anche pagare di più, oltre ovviamente ad eliminare le inefficienze e gli sprechi.

Per sfatare il secondo luogo comune è sufficiente andare a Parigi, Londra, Berlino per vedere quanto dovremmo pagare di più per un abbonamento integrato del TPL. Con rispettivamente 73,50 euro al mese per Roma e 93 euro al mese per Milano, l'abbonamento integrato in Italia è tra i più economici in Europa: lo stesso tipo di abbonamento costa 158 euro a Berlino, 118 euro a Parigi e 255 euro a Londra.

Il terzo luogo comune è che noi spendiamo di più per il TPL in termini di finanza pubblica rispetto agli altri. Invece, se analizziamo i corrispettivi pubblici, quelli erogati dallo Stato italiano sono più bassi di Francia e Germania. 16,2 Euro/cent a passeggero-km è il corrispettivo pubblico per il trasporto passeggeri regionale in Francia, 9,8 Euro/cent in Germania, 8,9 Euro/cent a passeggero-km in Italia, mentre nel Regno Unito, come si accennava prima, tale valore è prossimo a zero perché il costo è quasi completamente a carico del viaggiatore.

Sommando il tutto, contributi statali e ticket pagati dai viaggiatori, scopriamo che per il trasporto ferroviario regionale paghiamo meno di tutti in Europa. 13,0 Euro/cent a passeggero-km è il costo per l'Italia, (68% coperto da finanziamento pubblico e il restante 32% dai ricavi da biglietti venduti ai viaggiatori); 16,0 Euro/cent a passeggero-km è il costo nel Regno Unito, quasi interamente a carico del viaggiatore; 18,5 Euro/cent a passeggero-km è il costo in Germania quasi equamente ripartito tra componente pubblica (52%) e privata (48%); 24,5 Euro/cent a passeggero-km è il costo per la Francia, il più alto in Europa a livello complessivo e più alto come contributo pubblico.

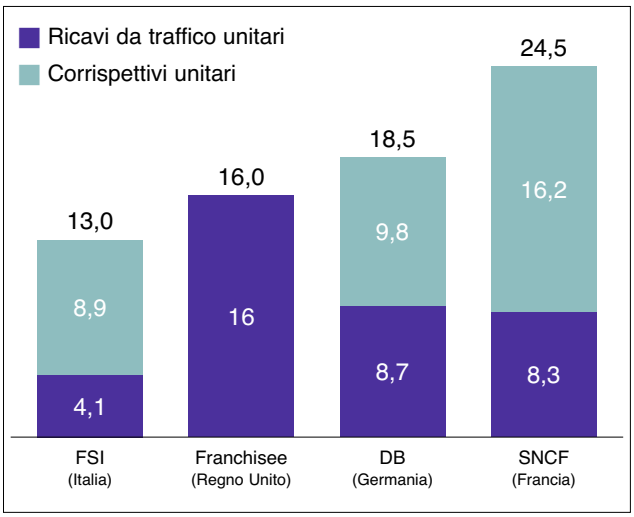


Figura 1 - Ricavi da traffico e corrispettivi per passeggero chilometro in Euro/cent – Fonte: The European House-Ambrosetti su dati operatori, 2012

Aggiungendo anche la parte di costo dell'infrastruttura, dopo quella del costo del biglietto e il contributo pubblico, e prendendo come riferimento uno dei sistemi che costano meno in Europa, ci accorgiamo che il costo associato al trasporto ferroviario regionale in Italia è inferiore a quello della Gran Bretagna. 15 miliardi di Euro è il costo totale annuo medio del sistema ferroviario nel Regno Unito nel triennio 2011 - 2013 (8,7 miliardi di Euro è il ricavo dalla vendita dei biglietti, 4,9 miliardi di Euro è il finanziamento pubblico alla rete e 1,4 miliardi di Euro gli altri ricavi). 9,9 miliardi di Euro è il costo totale annuo medio del sistema ferroviario in Italia nel triennio 2011 - 2013 (2,7 miliardi di Euro è il ricavo dalla vendita dei biglietti, 6,3 miliardi di Euro è il finanziamento pubblico alla rete e 0,9 miliardi gli altri ricavi). Confrontando i costi di Regno Unito e Italia per unità di traffico (espresso in termini di passeggero-chilometro) emerge come il sistema italiano costi in media l'8% in meno di quello britannico: 24,5 Euro/cent a passeggero-km è il costo totale per l'Italia vs 26,5 Euro/cent a passeggero-km nel Regno Unito.

Costo complessivo del sistema ferroviario	Regno Unito	Italia
Miliardi di Euro (media 2011-2013)	15	9,9
Euro cent./pass-km (media 2011-2013)	26,5	24,5

Figura 2 – Rielaborazioni The European House – Ambrosetti su dati ORR GB Rail Industry Financial Information e Bilanci FSI

In sintesi, costiamo meno su tutti i fronti. Mettendo da parte per un attimo il livello di servizio e la qualità, su cui si può migliorare, se si analizzano i ricavi totali unitari (prezzi dei biglietti pagati dai viaggiatori e contribuzione pubblica), gli operatori di TPL in Germania, Francia e Inghilterra, hanno ricavi unitari complessivi che, mediamente, sono tra il 25% e l'80% superiori a quelli italiani. Da noi, le resistenze all'aumento dei prezzi hanno a che vedere con una visione che considera il trasporto pubblico interamente come parte del welfare pubblico, senza considerare che le aziende di TPL sono attori economici legati al rispetto degli stessi vincoli di bilancio di qualsiasi attore di mercato, pena il fallimento. Il tema delle tariffe da noi è un tabù e probabilmente perché non è mai stato posto in maniera corretta nell'ambito di un giusto *trade – off* tra prezzo e incremento della qualità.
Probabilmente (quasi sicuramente) i viaggiatori sarebbero disponibili a pagare un prezzo maggiore se avessero in cambio un servizio migliore, come quello fornito a Parigi, Londra e Berlino. Non aiutano in tal senso i luoghi comuni e gli allarmi che scattano sugli aumenti di prezzo, a prescindere e su qualsiasi cosa, da parte delle associazioni dei consumatori e della stampa sempre alla ricerca di notizie da prima pagina. Ricordo ancora con stupore le reazioni quando il biglietto della metropolitana a Milano passò da 1 a 1,5 Euro. Era fermo da 10 (dieci) anni e ci sono buone possibilità che rimanga fermo per altri 10 (dieci). Non ci vuole uno scienziato per capire che l'aumento di 50 centesimi è servito per recuperare dieci anni di inflazione mancante e mettere in conto quella futura. Se consideriamo che l'alternativa è prendere l'auto e sullo stesso tragitto impiegare il doppio o il triplo del tempo, rispetto alla metropolitana, consumando qualche litro di benzina al prezzo di 1,8 Euro litro, francamente non si capisce cosa ci sia da lamentarsi se il prezzo della corsa della metro sia a 1,5 Euro singola (non considerando gli abbonamenti che sono a sconti ulteriori).
Non voglio fare paragoni con Parigi o Londra, perché si potrebbe dire che in quelle città la metropolitana funziona, è molto più ampia ecc... Prendiamo Barcellona: il biglietto singolo costa 2,15 Euro. E Barcellona è in Spagna, dove i redditi sono più bassi che in Italia e la disoccupazione è doppia rispetto alla nostra. La metropolitana però viene utilizzata e il biglietto costa il 50% in più che in Italia.
L'inerzia per fortuna non vale solo in negativo ma, anche se in ritardo e in modo farraginoso (o come si direbbe in economia in modo viscoso), certi processi sono, anch'essi e per fortuna, ineludibili. La liberalizzazione dei servizi di TPL, l'apertura dei mercati e la loro contendibilità avverrà nei prossimi anni. Speriamo non abbia ragione il Professore e che i tempi non siano quelli da lui prospettati.

msartori@liuc.it

Cosa c'è di nuovo sul fronte delle politiche di mobilità

Patrizia Malgieri (TRT Trasporti e Territorio, Milano)

Con il 2014 si è avviata la nuova stagione di programmazione Europea che comprende un insieme di strumenti di finanziamento. Tra quelli più significativi per il settore ci sono: i Fondi Strutturali, quelli di Cooperazione territoriale, i finanziamenti mirati sulle città (programma CIVITAS), i progetti di ricerca e sviluppo (Horizon2020). Tutti gli strumenti di programmazione e finanziamento hanno un obiettivo strategico: la riduzione delle emissioni di CO2 (*de-carbon society*) e il raggiungimento del target di riduzione delle emissioni di gas serra, entro il 2030, del 40% rispetto al valore del 1990. La presenza di un obiettivo vincolante non è il solo elemento di novità con cui le nostre città e, più in generale, il paese dovrà confrontarsi. Ulteriori questioni da tenere in considerazione sono:

- l'aumento della platea degli stati ammessi al finanziamento (allargamento ad EST avvenuto nell'ultimo decennio, la presenza di nuovi paesi candidati all'ingresso nella Comunità, ecc.);
- l'avere fissato un obiettivo strategico univoco accompagnato da un target quantitativo stabilito nel tempo;
- l'esperienza maturata sul fronte delle politiche urbane anche attraverso iniziative rilevanti sul piano finanziario attivate da alcuni stati membri (Germania, Francia, Spagna) per la diffusione della mobilità elettrica.

Alle questioni sopra citate si aggiungono aspetti tutti interni al contesto nazionale e che richiedono di superare le criticità che hanno caratterizzato la passata stagione della programmazione comunitaria nel nostro paese. Basti ricordare, ad esempio:

- il "nanismo" dei progetti finanziati, la disseminazione a "pioggia", tanti interventi con quote di finanziamento modeste. Il recente articolo apparso su lavoce.info segnala bene tale criticità, evidenziando come questo aspetto affligga non solo le regioni del sud, ma anche l'efficiente Lombardia[1];
- la mancanza di una *visione* strategica, in grado di orientare le politiche di mobilità, quelle ambientali ed energetiche. Questo aspetto è sia conseguenza che causa del primo punto. Una visione scarsamente efficiente, per non dire "opaca" nell'uso delle risorse pubbliche ci allontana dalla inderogabile esigenza di innovare il settore, il paese e le sue aree urbane;
- la debolezza degli strumenti di valutazione ex-ante in grado di evidenziare l'efficacia degli interventi rispetto ai risultati prefissati. Tanto più le risorse sono parcellizzate e la loro allocazione distante da una visione/indirizzo dichiarato, tanto più gli strumenti di valutazione sono considerati dal decisore pubblico inadeguati, non in grado di valutare obiettivi non dichiarati/dichiarabili.

In questo scenario, la mobilità delle persone e delle merci rappresenta uno dei temi cardine[2] che richiede di essere affrontato alle diverse scale territoriali avendo presente l'insieme delle relazioni, la lunga distanza, quelle di scala urbana-metropolitana così come quelle che intercettano le aree territoriali a bassa densità insediativa (le periferie urbane, le aree rurali).

Qualche dato per capire le sfide che ci aspettano

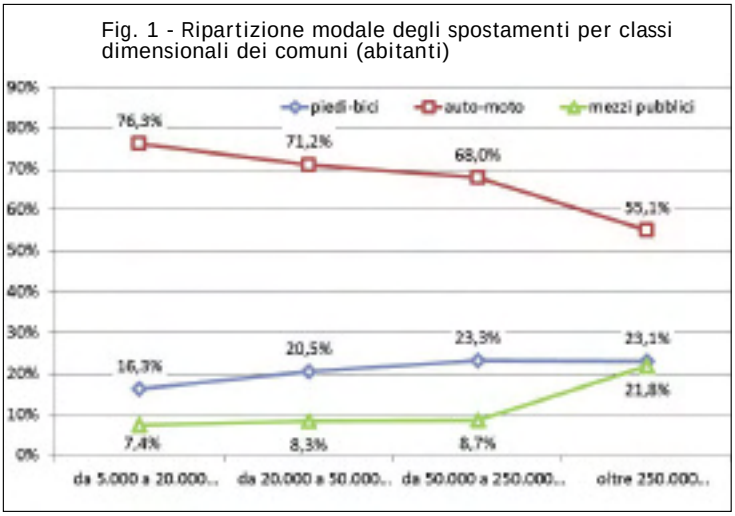
Ci sono poche ma significative informazioni che vale la pena avere ben presente, quando parliamo di mobilità e dei suoi impatti.

La prima anomalia del nostro paese, rispetto al resto dei paesi europei, è sintetizzata dal tasso di motorizzazione (ovvero numero di auto per 1000 abitanti). Mentre in Italia il tasso medio è di 610 auto/1000 abitanti, per il resto dei paesi EU questo dato è di 483 auto/1000 abitanti. Solo Milano ha fatto registrare una significativa flessione, passando da 625 auto/1000 ab nel 2003 a 518 auto/1000 ab nel 2013, come esito delle politiche di gestione della domanda di mobilità messe in atto dall'amministrazione locale (vedi Area C) e della significativa offerta di trasporto pubblico, che porta la quota modale soddisfatta dal modo collettivo al 58% per quanto riguarda gli spostamenti con origine-destinazione interna all'area urbana[3].

La seconda informazione riguarda la distribuzione della domanda di mobilità in rapporto alle distanze. Il 73% degli spostamenti/giornalieri si sviluppa su distanze comprese entro i 10 km; solo il 2,8% supera i 50 Km. Il dato ha un andamento diametralmente opposto all'allocazione delle risorse (investimenti e spesa corrente) che ha caratterizzato la politica dei trasporti nel nostro paese: concentrazione della spesa sulle infrastrutture di lunga distanza (AV/AC, ma anche stradali) ovvero le grandi opere, ritornate alle prime posizioni dell'agenda nazionale proprio in queste settimane.

Il terzo aspetto, ovvero la sintesi dei primi due, è rappresentato proprio dalla ripartizione modale degli spostamenti disaggregata per classi dimensionali dei comuni.

Fig. 1 - Ripartizione modale degli spostamenti per classi dimensionali dei comuni (abitanti)



Fonte: ISFORT, Audimob, dati 2011

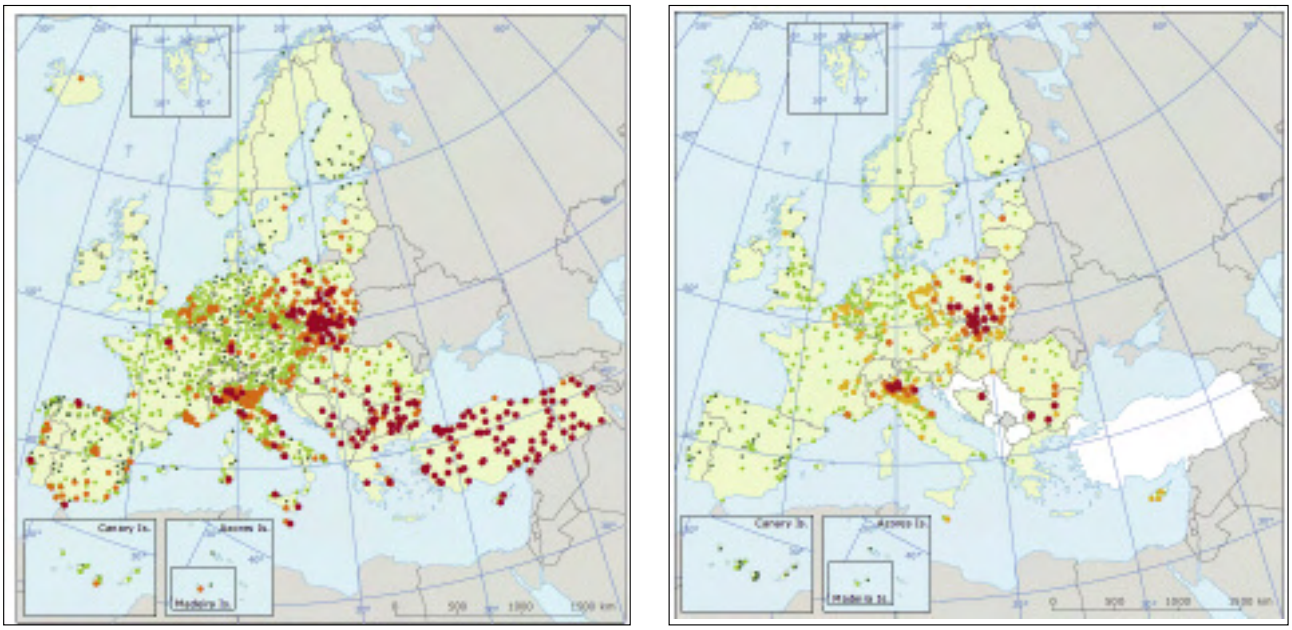
1 http://www.lavoce.info/fondi-strutturali-spesa-frammentata-non-sud/

2 Nella passata programmazione al settore infrastrutture erano allocate ben il 42% delle risorse dei Fondi strutturali.

3 Per i valori riferiti all'area urbana di Milano sono state utilizzate le stime AMAT.

Tanto più le dimensioni dei comuni decrescono, tanto più la quota di spostamenti soddisfatta dall'auto tende ad aumentare. Che il modo collettivo perda di efficacia nelle realtà minori è in qualche modo atteso, la sua attrattività in termini di frequenza e capillarità tende infatti a crescere laddove la domanda di mobilità è concentrata. Viceversa, appare contro deduttiva la quota decrescente degli spostamenti in bicicletta e a piedi in rapporto alla dimensione demografica. I fenomeni di disseminazione (sprawl urbano) delle attività e delle residenze, la discontinuità delle relazioni (vuoti urbani), la minore qualità/sicurezza dei percorsi pedonali/ciclabili (uso delle strade extraurbane) determinano in questi contesti una maggiore dipendenza dall'auto rispetto alla bicicletta, che potrebbe rappresentare un'alternativa all'auto considerando le percorrenze medie giornaliere.
L'insieme di questi aspetti determina, com'è noto, una dipendenza dall'uso dei combustibili fossili con conseguenti ricadute negative in termini di impatto ambientale, sociale ed economico. Il settore dei trasporti assorbe, infatti, il 32% del totale dei consumi finali di energia, di questi l'82% è dovuto al trasporto su strada.
In termini ambientali, oltre al contributo alle emissioni di CO_2 che com'è noto sono direttamente proporzionali ai consumi di combustibili fossili (derivati del petrolio e metano), dal punto di vista delle emissioni di inquinanti in atmosfera, la maggiore preoccupazione è associata alle concentrazione delle polveri sottili ($PM_{10,5,2.5}$) che affliggono in modo significativo alcune porzioni del territorio nazionale. Le figure sottostanti sintetizzano in modo chiaro la specificità dell'asse della via Emilia e le polarità rappresentate dalle maggiori aree urbane del paese.

Fig.2 - Concentrazioni medie annuali PM 10 e PM 2,5 - 2010



Fonte: European Environment Agency, 2012

L'insieme di questi aspetti richiede quindi di mettere in campo strumenti che aiutino a riconoscere le specificità e le soluzioni, dando prospettiva e visione d'insieme. Il Libro Bianco trasporti della Commissione Europea del 2011[4] individua nei Piani urbani della mobilità lo strumento in grado di costruire una visione strategica, da mettere in relazione con l'erogazione delle risorse finanziarie da parte dei soggetti pubblici. Nella sostanza, il Libro bianco e le successive attività hanno messo in evidenza la necessità di modificare in modo radicale l'approccio alla pianificazione del settore dei trasporti a scala urbana individuando nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) lo strumento per costruire, a scala locale, una visione condivisa e coerente con le sfide che le comunità sono chiamate ad affrontare.
La redazione delle linee guida per l'elaborazione dei PUMS[5], di recente rese disponibili anche in italiano[6], è stato l'esito dell'ampia ricostruzione del quadro degli strumenti adottati nei diversi paesi dell'unione, restituita nel documento sullo stato dell'arte della pianificazione[7].
Il fatto che in ambito europeo l'attenzione sia posta sulla dimensione di scala urbana e metropolitana delle politiche della mobilità è il frutto del percorso avviato a partire dalla risoluzione del parlamento Europeo sulla politica del trasporto sostenibile integrata con le politiche ambientali ed energetiche. Lo strumento dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile è specificato nell'actionplan sulla mobilità sostenibile del 2013.[8]

4 LIBRO BIANCO Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile. http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:IT:PDF

5 Le linee guida sono state elaborate nell'ambito del progetto Europeo Eltis, a cui TRT ha collaborato, e sono disponibili sul sito di eltis.org all'indirizzo web //www.mobilityplans.eu/.

6 La versione in lingua italiana è stata prodotta dal progetto BUMP (Boosting Urban MobilityPlans)

7 http://www.mobilityplans.eu/docs/file/eltisplus_state-of-the-art_of_sumps_in_europe_sep2011_final.pdf

8 Communication from the commission to the European Parliament, the council, the european economic and socialcommittee and the committee of the regions Together towards competitive and resource-efficient urban mobilityBrussels, 17.12.2013.

Piani urbani della mobilità sostenibile

Il Piano urbano della mobilità sostenibile rappresenta un radicale cambio di approccio rispetto ai tradizionali strumenti di pianificazione del settore dei trasporti. Lo schema seguente ne mette in evidenza le differenze rispetto al Piani Urbani della Mobilità introdotti nel nostro paese dal 2000 e suggeriti[9] come strumento di pianificazione strategica per i comuni con popolazione superiore ai 100 mila abitanti.

Piani Urbani della Mobilità (PUM In 340/2000)	⇔	**Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**
Focus sul traffico veicolare	⇔	Focus sulle persone/cittadini/attività
Obiettivo principale: ridurre la congestione/aumentare la velocità veicolare	⇔	Obiettivo principale: Accessibilità, vivibilità e qualità dello spazio pubblico
Mandato politico e ruolo della componente tecnica	⇔	Importanza del processo di partecipazione (ruolo degli stakeholders e della collettività)
Priorità agli aspetti tecnici e di ingegneria del traffico	⇔	Percorso integrato di pianificazione: territorio - trasporti - ambiente
Tema dominante: infrastrutture	⇔	Combinazione di politiche e misure di gestione della domanda di mobilità coerenti con gli obiettivi
Focus su progetti che richiedono ingenti risorse	⇔	Introduzione del concetto di limite nell'uso delle risorse (suolo, energetiche, economiche, fisiche)
Valutazioni limitate ad aspetti di tipo tecnico	⇔	Valutazione estensiva di efficacia/sostenibilità: tecnica – ambientale - economica - sociale

In sintesi, il cambio di approccio si focalizza sui seguenti passaggi chiave.

1. L'attenzione è posta sulla mobilità dei cittadini, il destinatario degli interventi non è dunque il veicolo, la circolazione, ovvero l'offerta di trasporto, ma il riconoscimento dei bisogni di mobilità espressi dalla popolazione e dalle imprese (mobilità delle merci). *Planning for people* è il motto del PUMS.
2. La consapevolezza che le politiche di mobilità hanno un impatto diretto sulla vita degli individui e delle imprese rende indispensabile che vi sia informazione e condivisione delle sfide e delle soluzioni. La partecipazione come strumento centrale per la costruzione del piano.
3. Rendere espliciti gli obiettivi e associarli a target definiti e misurabili ai differenti step temporali; ciò consente, attraverso l'uso di strumenti e metodi condivisi, di formulare la valutazione ex-ante degli impatti generati dalle proposte del Piano.
4. La necessità di politiche integrate in grado di agire sia sul fronte dell'offerta di servizi e infrastrutture alla mobilità che della gestione della domanda di mobilità, ovvero misure in grado di orientare la domanda verso le modalità di trasporto a più basso impatto ambientale, sociale ed economico. Misure integrate che agiscano a differenti orizzonti temporali.
5. Il PUMS rappresenta uno strumento di lavoro della pubblica amministrazione e di confronto con i cittadini. Il monitoraggio degli effetti conseguiti dall'attuazione delle misure permette di formulare una valutazione in itinere e di retroagire sulle scelte messe in campo adattandole alle variazioni del contesto.

Le Linee guida individuano nel ciclo di vita PUMS l'iter di costruzione del piano, le principali attività e i risultati da conseguire a diversi step di elaborazione e temporali. La fase aperta con il Libro bianco (2011) e la divulgazione delle Linee Guida sta portando a verificarne sul campo le applicazioni ed i risultati. In questo ambito, oltre alla dimensione macro di analisi e lettura delle potenzialità/criticità del percorso metodologico presente in numerosi progetti di ricerca europei[10], vi sono significative applicazioni della metodologia anche in campo nazionale. Tra le esperienze più significative, Milano rappresenta indubbiamente un'avanguardia. La città sta, infatti, portando a conclusione l'elaborazione del documento tecnico del PUMS. Altri esempi significativi in quest'ambito sono i test che si stanno conducendo attraverso la sperimentazione di misure definite sia a Torino (logistica urbana) che a Venezia (misure a favore della mobilità casa-scuola), nell'ambito del progetto PUMAS[11].

L'avere un numero sufficientemente ampio di buone esperienze nazionali ed europee è sicuramente un viatico per la diffusione di modello avanzato di pianificazione ma, al tempo stesso, non lascerà prospettive e ambiti di azione a quei contesti privi di una visione e di strumenti in grado di perseguirla.

TRT Trasporti e Territorio Srl, società di consulenza fondata nel 1992, si occupa di pianificazione urbana e regionale, di valutazione dei progetti e delle politiche di mobilità in ambito nazionale e internazionale. La società ha sede a Milano, Bruxelles e Lecce. www.trt.it

Patrizia Malgieri, esperta di pianificazione dei trasporti e delle politiche di mobilità urbana. È membro del Comitato Scientifico del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Milano. Ha collaborato alla stesura delle Linee Guida dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile dell'Unione Europea ed è stata selezionata come docente per formare i tecnici della PA alla redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Dal 2000 al 2010 è stata docente di pianificazione dei trasporti presso il Politecnico di Milano.

9 Suggeriti, perché si tratta di uno strumento non prescrittivo, la cui mancata redazione non comporta alcun effetto sanzionatorio.

10 La DG Move ha istituito a partire da gennaio 2014 il coordinamento dei numerosi progetti co-finanziati che hanno come oggetto della propria attività la formazione, sperimentazione, disseminazione, ecc. dello strumento SUMP/PUMS.

11 PUMAS, Planning Sustainable Regional-Urban Mobility in The Alpine Space. pumasprokect.eu

A Melbourne, il G20 Ministri del Lavoro

Tra analisi condivise e promesse mai mantenute

di Leopoldo Tartaglia, Coordinatore Dipartimento Politiche Globali CGIL

Il 10 e 11 settembre si sono riuniti, a Melbourne, i Ministri del Lavoro dei paesi del G20, in quello che è il loro quarto incontro congiunto da quando, con l'irrompere della crisi economico-finanziaria globale, il raggruppamento delle economie occidentali più forti (G7) ha dovuto prendere atto del prepotente ingresso sulla scena mondiale dei cosiddetti BRICS (Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica) e di altre economie emergenti (tra cui Indonesia e Turchia). Le 20 economie più forti del pianeta, appunto, cui si affianca l'Unione Europea, superpotenza economica, se considerata in blocco, ma chiaramente divisa e frammentata tra i singoli stati, alcuni saldamente insediati tra i G7, altri, tra cui l'Italia, in evidente scivolamento …

Il lavoro di qualità al centro della ripresa: questo era l'impegno che i leader del G20 avevano assunto al loro esordio, nel 2009 a Pittsburgh.

Oggi, con oltre 100 milioni di persone ancora disoccupate solo nei paesi del G20, 447 milioni di "lavoratori poveri" nelle economie emergenti che vivono con meno di 2 dollari al giorno e un'economia che stenta a ripartire, la strada da fare appare ancora lunga, né si trova traccia, nelle politiche reali, delle più o meno roboanti promesse dei documenti che, anno dopo anno, vertice dopo vertice, i leader del G20 sottoscrivono in pompa magna.

Nella loro riunione di febbraio 2014, i Ministri delle Finanze e i Governatori delle Banche Centrali del G20, ad esempio, si sono impegnati a misure coordinate per innalzare il PIL dell'area di 2 punti percentuali al di sopra delle attuali proiezioni, nei prossimi 5 anni.

Ma, come mettono in luce i documenti preparatori del vertice di Melbourne, predisposti da ILO, OCSE, FMI e Banca Mondiale, negli stessi paesi delle maggiori economie mondiali, continua la crisi dell'occupazione e della qualità del lavoro.

Secondo il rapporto "*G20 labour markets: outlook, key challenges and policy responses*", preparato da ILO, OCSE e Banca Mondiale per la riunione di Melbourne, nei paesi del G20, l'ampia e persistente mancanza di posti di lavoro, sia in termini di quantità che di qualità, sta compromettendo la ripresa della crescita economica.

Nonostante qualche recente miglioramento, nella lenta ripresa dalla crisi finanziaria molte economie del G20 stanno ancora affrontando il problema della mancanza di posti di lavoro, che persisterà almeno fino al 2018.

Il Rapporto rileva che, nella maggior parte dei paesi G20, la crescita dei salari è rimasta molto indietro rispetto alla crescita della produttività mentre le disuguaglianze salariali e di reddito sono rimaste elevate, se non addirittura aumentate. In molte economie avanzate del G20, i salari reali sono in stagnazione, o addirittura diminuiti mentre, nelle economie emergenti del G20, gli elevati livelli di sottoccupazione e di informalità stanno compromettendo sia i risultati attuali che la futura produttività.

"Il lavoro è alla base della ripresa economica", afferma il Rapporto, confermando anche le analisi e le proposte dei sindacati. "I paesi del G20 hanno bisogno di più posti di lavoro e di migliore qualità per avviare una crescita sostenuta e garantire il benessere delle loro società".

"A sei anni dall'inizio della crisi" ha dichiarato Sandra Polanski, Vice Direttore Generale dell'ILO, "i mercati del lavoro dei paesi del G20 sono ancora in difficoltà sia per la quantità che per la qualità dell'occupazione.

Quindi, non c'è davvero spazio per autocompiacersi. Più posti di lavoro pagati meglio contribuiscono all'aumento dei redditi delle famiglie che, a loro volta, rafforzano la domanda di consumi. Se le aziende vedono che la domanda è in aumento, decideranno di fare investimenti creando in questo modo un circolo virtuoso".

Politiche sociali ed economiche in controtendenza hanno consentito ad alcune economie emergenti di registrare progressi nella riduzione della povertà assoluta e alcuni paesi sono riusciti a ridurre anche le disuguaglianze di reddito. In Brasile, ad esempio, la semplificazione delle tasse e dei contributi, il miglioramento dell'accesso ai crediti alle imprese, l'aumento del salario minimo, l'estensione della protezione sociale a specifici settori, misure di stimolo agli investimenti interni, l'estensione della *Bolsa Familia*, sono tutti provvedimenti che hanno consentito un aumento del 60% del lavoro formale dal 2003 al 2011.
Tuttavia, nei paesi emergenti e in via di sviluppo, l'occupazione informale resta il principale ostacolo al miglioramento della qualità del lavoro. Secondo il Rapporto, infatti, nel 2014, nei paesi emergenti del G20, la percentuale di lavoro informale non-agricolo varia dal 30% della Turchia a quasi l'84% dell'India. Le donne tendono ad essere più esposte all'informalità rispetto ai lavoratori maschi e, secondo il Rapporto, si tratta di un aspetto particolarmente importante quando si avviano politiche per incentivare la partecipazione femminile al lavoro, che vanno integrate con politiche che migliorano la qualità dei posti di lavoro. In caso contrario, le donne si troverebbero intrappolate in posti di lavoro informali, pagati poco e con una ridotta produttività. L'incidenza dell'occupazione informale non-agricola varia da settore a settore, con il primato nei settori del commercio e delle costruzioni.
Nelle economie avanzate del G20, il fenomeno dell'informalità è strettamente collegato alla diffusione di forme di lavoro precarie e all'economia sommersa.
Benché in via di diminuzione, secondo il Rapporto, l'economia "sommersa" nei paesi UE costituisce ancora una fetta importante del PIL. Nel 2012, Turchia e Italia avevano ancora il primato, rispettivamente con il 28% e il 23% circa del PIL, ben al di sopra della media europea intorno al 18%.
Un altro aspetto determinante per la qualità del lavoro è la questione salariale.
Guardando ai paesi del G20 nel loro insieme, sono tre gli aspetti che emergono: il declino della quota da lavoro sul reddito nazionale; l'aumento della distanza tra crescita del salario e produttività; la stagnazione salariale. Questo, afferma il Rapporto, ha portato ad una frenata o ad un rallentamento della crescita dei redditi delle famiglie e, quindi, ad una riduzione della domanda dei consumi, sia nazionale che estera. Quello salariale è un problema esteso e ben conosciuto, ma ancora non affrontato a livello di G20, nonostante sia all'origine dell'aumento delle diseguaglianze.
Alcuni paesi hanno avviato misure per aumentare i salari attraverso politiche di salario minimo o rafforzando la contrattazione collettiva, ma, complessivamente, nei paesi del G20, siamo lontani da una ripresa salariale capace di sostenere la domanda aggregata.
Secondo il Rapporto, l'obiettivo di una crescita sostenibile, equa e inclusiva richiede misure trasversali in tutti i principali settori che possano migliorare produttività e salari, opportunità di lavoro, in particolare per quei gruppi più duramente colpiti dalla crisi o più vulnerabili.
I cambiamenti demografici, come il rapido invecchiamento della popolazione in alcuni paesi e l'aumento della popolazione giovane in altri, implicano anche la necessità da parte dei governi di adottare misure che promuovano la partecipazione al mercato del lavoro delle donne, dei giovani e di altri gruppi vulnerabili, il miglioramento delle loro competenze e il sostegno alla ricerca di un lavoro.
Il Rapporto evidenzia anche la necessità di ulteriori misure come la protezione sociale, il dialogo sociale, i diritti del lavoro e la sicurezza sul lavoro.
La creazione di posti di lavoro di qualità e una solida ed equa crescita sono obiettivi interconnessi, conclude lo studio.
"Per invertire l'attuale trend, che si autoalimenta, di crescita lenta, ridotta creazione di occupazione e bassi investimenti sono necessari interventi rivolti sia alla domanda che all'offerta del mercato del lavoro. Inoltre, questi interventi sarebbero più efficaci se fossero presi in maniera coordinata a livello di G20".
Dal canto loro, la Confederazione Internazionale dei Sindacati (ITUC-CSI), il Comitato Consultivo Sindacale presso l'OCSE (TUAC), le Federazioni Mondiali di Categoria (GUFs) e i sindacati dei paesi del G20 – riuniti nel raggruppamento L20 – hanno presentato ai Ministri del Lavoro un documento di analisi e di proposte che chiede conto degli impegni più volte dichiarati nel corso dei precedenti vertici dei governi del G20.
Il documento sindacale insiste sulla creazione di nuovi posti di lavoro di qualità – soprattutto per i giovani e per le donne; sulla difesa e l'estensione dei sistemi di protezione sociale; sul ruolo della contrattazione collettiva per la difesa dei diritti dei lavoratori e la riduzione delle crescenti disparità di reddito, inique socialmente e negative per la stessa crescita economica.
Dar corso coerentemente agli impegni assunti sull'apprendistato di qualità e sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro – lungo tutta la catena globale della fornitura – sono altri due punti delle richieste sindacali ai Ministri del Lavoro del G20.
Ma, ancora una volta, stando ai primi commenti del Segretario Generale dell'ITUC, l'australiana Sharan Burrow, i governi del G20 non si sono dimostrati all'altezza della sfida, né capaci di essere conseguenti alle loro stesse analisi e proposte.
Certo, sono evidenti tra i "leader mondiali" i diversi interessi e le crescenti tensioni politiche – fino al limite della guerra vera e propria – così come la crescente sfiducia delle persone verso i propri governi. Ma la situazione economica, sociale, ambientale va deteriorandosi sempre più e non sarà possibile continuare all'infinito, di vertice in vertice, con il *business as usual*...

La condizione femminile in Italia *tra vetrina e realtà*

di Loredana Taddei, Responsabile Politiche di Genere CGIL

Nonostante l'avanzamento delle donne italiane nella politica e nelle istituzioni, le donne comuni, le lavoratrici, le pensionate, vedono peggiorare le loro condizioni materiali anno dopo anno.
L'occupazione femminile è tra le più basse d'Europa: a maggio, secondo l'Istat, il record della disoccupazione per le donne sfiora il 14%".
Che fine ha fatto il piano di azione straordinario contro la violenza sulle donne? Ad agosto, il ministro Alfano ha illustrato i dati sui femminicidi, definendoli "numeri positivi": 144 contro i 152 dello stesso periodo nel 2013, "grazie ai provvedimenti adottati dal Governo per il contrasto alla violenza di genere".

Le donne hanno ottenuto il riconoscimento formale dei diritti politici, ma trovano pesanti resistenze ad entrare nelle istituzioni politiche e nei processi decisionali. Questo ovunque, non solo in Italia. L'ultimo esempio è la nuova Commissione europea, con solo 9 donne su 28 commissari. ''È stata una lotta'' ha detto il presidente Jean-Claude Juncker, che in campagna elettorale parlava di un minimo di 40% dei posti dei commissari alle donne. Ma gli Stati, che dovevano indicare i nomi, non lo hanno seguito.
Per restare nel nostro Paese, lo scorso 29 luglio, il Senato ha approvato - con 277 voti a favore, 1 contrario e 7 astenuti - l'emendamento che introduce il principio della promozione dell'equilibrio di genere in Parlamento.
Con la modifica dell'articolo 55 della Costituzione, che introduce l'obbligo di promuovere "l'equilibrio tra donne e uomini nella rappresentanza", si è attuato concretamente l'equilibrio di genere nella Costituzione, come previsto dall'art. 51. È stata una svolta culturale sicuramente importante per l'Italia, perchè ha sancito il principio che le istituzioni devono essere rappresentate in modo equilibrato da donne e uomini. D'altra parte, oltre il 50% della popolazione è donna e un'adeguata rappresentanza non riguarda banalmente le ''quote rosa'', né il ruolo delle donne in politica, ma la democrazia paritaria, la qualità stessa della democrazia nel nostro Paese.
Le donne nel nuovo europarlamento sono il 36%, le italiane il 40%. Un bel passo avanti per il riequilibrio della rappresentanza di genere, il cui merito va all'Italia.
In questa legislatura il 30% delle deputate italiane sono donne.
Quello attuale è il primo Governo italiano composto al 50% da donne.
Il 1 agosto, è entrata in vigore la Convenzione di Istanbul, sulla prevenzione e la lotta alla violenza contro le donne. Un passo significativo per garantire una maggiore prevenzione del fenomeno, un'adeguata tutela delle vittime e la punizione dei colpevoli.
Allora è tutto a posto? Come si spiega che, nonostante questi passaggi "rivoluzionari", nonostante l'avanzamento delle donne italiane nella politica e nelle istituzioni, le donne comuni, le lavoratrici, le pensionate, vedono peggiorare le loro condizioni materiali anno dopo anno? Secondo i dati Istat, siamo gli ultimi per reddito e i primi per disuguaglianze.
La verità è che a questo cambiamento straordinario non corrisponde affatto un rinnovamento della condizione femminile generale. Se non seguono politiche e atti concreti per le donne, se si depotenziano le misure esistenti che le riguardano, se non si esercita la delega alle politiche di Pari opportunità, che il Presidente del Consiglio tiene per sé, si rischia di fare soltanto demagogia.
Colpisce il doppio binario tra il costante peggioramento della condizione femminile e la narrazione di un Paese, dove la politica, i commentatori economici ricordano, con una certa frequenza, che il benessere delle donne coincide con quello di tutti e che il Pil aumenterebbe del 7%, se accedessero al mercato del lavoro il numero di donne che il Trattato di Lisbona chiedeva all'Italia: il 60% di tasso di occupazione femminile.

Qualcosa non torna.

Perchè non sia un'inutile mantra è tempo che ci sia una coerenza tra queste enunciazioni e la vita quotidiana, reale delle donne. È necessaria e urgente un'accelerazione, a partire dall'occupazione femminile, che è tra le più basse d'Europa: 46,1%. L'Istat, nel mese di maggio, ha segnalato il record della disoccupazione femminile, che sfiora oramai il 14%. Le donne sono penalizzate anche dalla maternità, come se non avesse un valore sociale, soltanto 43 su 100 mantengono il lavoro dopo la maternità, che insieme al lavoro di cura - ovvero l'accudimento di membri della famiglia disabili, malati e anziani - troppo spesso favorisce l'uscita dal mercato del lavoro.
La conciliazione non funziona perchè è trattata come un problema che riguarda soltanto le donne e non tiene conto dell'invecchiamento della popolazione. E così com'è non basta più: i servizi per l'infanzia sono sempre più scarsi e costosi, la divisione del lavoro in famiglia continua ad essere asimmetrica tra uomini e donne, l'organizzazione del lavoro nelle aziende e la flessibilità sono dettate dalle priorità aziendali, come l'uso del part-time, troppo spesso involontario, che non permette di avere redditi dignitosi. Il 2104 è stato dichiarato dal Parlamento Europeo

l'anno per la conciliazione tra la vita lavorativa e quella familiare, ma ad oggi non si registra alcun segnale di novità o di impegno in questa direzione.
La svolta per le donne, dunque, come denuncia spesso la Cgil, non c'è stata, e la disparità di genere aumenta con il peggioramento delle condizioni generali del mercato del lavoro degli ultimi anni, così come aumenta la crescita dell'occupazione femminile non qualificata: il doppio, rispetto a quella degli uomini.
Insomma, la marcia verso la parità nel mondo del lavoro si è inceppata, in assenza di politiche mirate, di investimenti per creare occupazione, di servizi e tutele sociali, di adeguate politiche di conciliazione per rilanciare la partecipazione delle donne al mercato del lavoro e contribuire a rispondere alle sfide demografiche.
È necessario rimettere al centro una politica di pari salario a parità di prestazione. L'Italia si trova al 74esimo posto nella graduatoria del "gender gap", cioè del divario delle condizioni socio economiche di donne e uomini. Dopo di noi, in Europa, ci sono solo Malta e la Romania. Eppure nel nostro Paese ci sono più donne laureate che uomini, ottengono risultati migliori nel percorso formativo, ma nel mondo del lavoro sono sempre le ultime e, a parità di lavoro, guadagnano meno degli uomini.
Da una recente indagine dell'Isfol emerge che le donne, più degli uomini, sono relegate nello svolgimento di lavori con contratti precari che, spesso, generano retribuzioni ridotte e instabilità economica, impiegate in lavori dove la discrezionalità in termini di autonomia è più bassa. Le modalità contrattuali scelte, o spesso subìte, più frequentemente dalle donne per raggiungere un migliore equilibrio tra vita professionale e personale risultano fortemente penalizzanti in termini economici e di autonomia. Con il rischio, nel lungo periodo, che le donne restino intrappolate in lavori con part-time forzati e orari ridotti, a discapito della qualità del lavoro, quindi con un costo elevato per l'intera economia.

I riflessi negativi poi si vedono anche nell'età pensionabile: i dati Istat di fine luglio confermano, ancora una volta, la forte disparità tra uomini e donne rispetto al sistema pensionistico. Uno squilibrio che riflette la difficile conciliazione tra lavoro e famiglia e le forti discriminazioni esistenti nel mercato del lavoro, sempre meno accessibile alle donne, con effetti diretti e indiretti. Contribuiscono al divario pensionistico anche le retribuzioni inferiori a quelle degli uomini, la discontinuità contributiva, la perdita del lavoro dopo la maternità, oltre ad un difficile accesso alle posizioni dirigenziali.
Evidentemente, al di là degli annunci e delle operazioni di immagine, con una manciata di donne nelle posizioni apicali, la condizione delle donne non è una priorità per questo Paese.
Come dimostrano anche gli scarsi (o nulli) risultati in tema di prevenzione e contrasto alla violenza di genere che, secondo i dati del Viminale, nel 2013, ha fatto registrare in Italia 177 casi di femminicidio. Che ne è stato del Piano di azione straordinario contro la violenza di genere e dei 17 milioni di euro per i centri anti-violenza previsti dalla legge contro il femminicidio? Ma il contrasto alla violenza contro le donne non era stato annunciato dal ministro degli Interni come una priorità del semestre di presidenza europeo?
È urgente che la politica agisca, che si eserciti la delega alle politiche di Pari Opportunità, per migliorare la partecipazione delle donne al lavoro, con servizi per la cura dei figli e dei familiari anziani e la conciliazione dei tempi di lavoro, per contrastare l'eccessiva precarietà e pensioni sempre più povere in futuro, per consentire un'effettiva uguaglianza in termini di opportunità, principio imprescindibile di ogni vera democrazia.
Il semestre europeo è un'importante occasione per promuovere una maggiore inclusività ed equità tra i generi, un maggior ruolo delle donne nella società e nell'economia. Solo così sarà possibile un vero cambiamento nei confronti della vita lavorativa e sociale non solo delle donne, ma dell'intero Paese.

Parole dimenticate *essenziali* per il futuro

di Osvaldo Cisternino

Un libro di filosofia? Si, questa volta voglio segnalare un libro di filosofia. È vero che oggi la lettura di libri di filosofia è riservata prevalentemente agli addetti ai lavori, e forse non ve ne sono molti fra i lettori di questa rubrica. Ma quello che segnalo è un libro particolare: non si tratta, secondo me, di divulgazione quanto, piuttosto, della capacità di avvicinare la riflessione filosofica alla vita quotidiana, ridonandole attualità e capacità di incidere direttamente sul modo di pensare del nostro tempo.

Si tratta del bel libro *Perseveranza* di Salvatore Natoli, uno dei maggiori filosofi italiani contemporanei.

Perseveranza? Con le parole credo che possa capitare come con quei vecchi amici che abbiamo perso di vista: quando per caso li ritroviamo, scopriamo che sono ancora molto importanti per noi. Allora viene da domandarsi: perché non li abbiamo più cercati? Per la parola *perseveranza* risponde l'Autore: *"Oggi le parole correnti sono "flessibilità" – o "innovazione" – ed è facile capire come la prassi che esse designano abbia reso demodé e alla fine messo fuori uso la parola "perseveranza" facendola arbitrariamente valere come sinonimo di rigidità"*. E ancora: *"Se la fedeltà alle proprie convinzioni ha ceduto il passo all'adattarsi alle situazioni, che cosa può mai significare perseverare? Caso mai la parola d'ordine è "guardare avanti", anche se spesso non si sa verso dove. Il perseverante teneva duro nel presente perché aveva una meta da raggiungere e perciò aveva futuro, oggi quando tutte le mete sono cadute – o sono di breve periodo – ci si attesta sul provvisorio in attesa del meglio. Se verrà. Vi è un diffuso stato di incertezza che spiega il ricorrente e pressante appello alla speranza ma, visto che non c'è molto in cui sperare, l'invito è soprattutto a non perderla"*. Non si può parlare di perseveranza senza parlare di speranza ma, leggendo il libro, si scopre che vale anche il contrario: la speranza, perché non sia mera illusione, va costruita con pazienza e costanza. In questo senso, la perseveranza è il laboratorio sperimentale della speranza.

L'analisi del significato etimologico e del senso attuale delle parole è centrale nel libro perché lo è nella ricerca filosofica: *"Le parole sono migranti e, come sapevano i medievali, per ben argomentare bisogna procedere a una 'declaratio terminorum', vale a dire: cosa s'intende con…"* E qui l'Autore passa a definire *speranza*. E poi il rapporto fra speranza e perseveranza. E poi ancora fra perseveranza e temperanza, pazienza, pigrizia, accidia… La lettura, anziché noiosa come potrebbe sembrare dagli argomenti, si fa coinvolgente, perché coinvolge il valore e il senso delle nostre scelte quotidiane.

Oggi, si potrà obiettare, già parlare di virtù e vizi pare un po' obsoleto. Dice al riguardo Natoli: *"Già a partire dall'età moderna si è passati da una morale delle virtù a una morale dell'obbligazione, tanto che gli uomini d'oggi a loro tutela richiedono legislazione, a loro protezione le garanzie di un foro esterno. Da soli non riescono a modellare le loro vite e ne è prova il fatto che innanzi a qualsiasi delitto o infrazione richiedono immediatamente una legge, quasi bastasse per evitare le deviazioni personali e sociali. Se non c'è governo di sé non c'è Norma che tenga e così, a fronte di un cattivo esercizio della libertà, assistiamo a una crescente giuridicizzazione della vita. Ma le regole non bastano a motivare al bene: se va bene limitano i danni"*.

Dice ancora l'Autore: *"Oggi è tornato il tempo di riappropriarsi di noi stessi, di divenire soggetti competenti del proprio desiderio. La pratica della virtù è questo: non reprime il desiderio ma lo modula evitando che si cada in sua balia …"*

Forse, viene da pensare, l'analisi psicologica si è in qualche modo sovrapposta al pensiero morale, fornendo talora una sorta di legittimazione a posteriori delle debolezze umane: così sembrerebbe accaduto con l'accidia, che è in qualche modo l'opposto della perseveranza, il vizio della passività e dell'inazione. Si legge al riguardo nel libro: *"…l'accidia comincerà, a mano a mano, a cessare d'essere vizio: uscirà dal suo statuto di peccato per entrare in quello della psicologia – l'umore nero, la malinconia – e per passare poi definitivamente nel dominio della medicina e della patologia: la depressione"*.

L'antidoto alla depressione – oggi tanto diffusa nel nostro mondo – è, per Natoli, proprio la perseveranza: dedicarsi ad un fine esterno all'individuo è l'unica risposta alla chiusura in se stessi. *"Ho mostrato come la nausea consegue all'avere ridotto il mondo unicamente alla propria dimensione: è, dunque, il costo che paga chi guarda solo a se stesso e perciò ritiene monotono e comunque sempre troppo poco ciò che il mondo offre"*.

Per reagire a questo stato di cose occorre coltivare la perseveranza, che richiede capacità di tenuta, *"motivati dalla fedeltà alla terra e agli uomini, senza bisogno di sovrumane speranze, né di paradisi mondani"*.

È certo difficile, nello spazio di una breve segnalazione, dare adeguatamente conto della complessità e intensità delle riflessioni di Natoli, ma con ampie citazioni dal libro ho cercato di darne almeno un assaggio, piuttosto che rischiare di banalizzarlo con sintesi approssimative. Ovviamente la lettura diretta è un'altra cosa.

Salvatore Natoli
Perseveranza
Il Mulino – pagine 141 - € 12,00

Cerfs-volant nel cielo di Berck sur Mer

di Franco Mammana

Le grandi ruote di gomma dei trattori lasciano i loro inconfondibili solchi a spina di pesce su quello che fino a poco prima era il fondale sabbioso di un'immensa distesa di mare.
Dove prima c'era acqua salata si estende ora, a perdita d'occhio, una landa umida disegnata da sinuose collinette in infinita successione parallela.
Il mare della notte si è mestamente appartato per andare a riposare altrove.
I trattori si allontanano dalla riva veloci e sicuri per raggiungere i "campi marini" dove sono allevate milioni di ostriche che, una volta giunte a "maturazione", cioè alle dimensioni regolari per essere commercializzate, raggiungono le pittoresche pescherie locali e le tavole di mezzo mondo.
Lo "spettacolo" delle maree lungo le coste dei Paesi del Nord Europa non è lontanamente paragonabile all'analogo fenomeno che si svolge nei Paesi mediterranei. Il mare si ritira per chilometri trasformando il paesaggio in una dimensione diversa, quasi lunare, termine appropriato visto che il fenomeno è di pertinenza del nostro satellite astronomico.
Dove la terra degrada dolcemente si forma un deserto preso d'assalto da intere famiglie armate di stivali e secchielli a caccia/pesca di molluschi e crostacei rintanati nella sabbia. Dove invece il dislivello si fa più ripido il mare lascia vuoti spettacolari come quello delle imbarcazioni adagiate sui fondali dei porti, giù fino a 10-12 metri sotto il livello di alta marea.
Canale della Manica, Francia del Nord, regione Pas de Calais: lungo l'infinita costa sabbiosa, di dune e di spiagge, si affacciano alcune delle più rinomate località balneari francesi frequentate dal turismo parigino.
Fra queste, Berck sur Mer si è ritagliata una fama tutta particolare. Dalla metà del XIX secolo è diventata un rinomato centro di talassoterapia e di cura delle patologie ossee e neurologiche.
In modo più leggiadro, da circa trent'anni è divenuta la sede annuale dei RENCONTRES INTERNATIONALES DE CERFS-VOLANT (http://www.cerf-volant-berck.com/), il più grande ed importante appuntamento aquilonistico d'Europa che, nell'arco di dieci giorni, vede la presenza di migliaia di persone.
Fin dalle prime ore del giorno, complice l'onnipresente vento marino che soffia costantemente con intensità variabile, si alzano le creazioni degli aquilonisti che hanno limitato le serate festaiole.
L'acuto e stridente ronzio degli aquiloni acrobatici che s'inseguono nell'aria lascia posto, con il passare delle ore, alle spettacolari dimensioni di centinaia di aquiloni letteralmente gonfiati dal vento: angeli, sirene, astronavi, personaggi dei cartoons, piovre giganti, pesci e altri animali di ogni foggia e colore dipingono il cielo ora grigio per le nuvole cariche di pioggia, ora blu, quando spadroneggia il sole.
Se nell'aria esplode un tripudio di forme e di colori, a terra lo spettacolo non è da meno. In un susseguirsi continuo di maestria e invenzioni i "giardini del vento", installazioni fantasiose di materiali riciclati, trasformano la spiaggia in uno strano paese dei balocchi, fatto di bottiglie di plastica, filo di ferro, strisce di carta, tessuti trasparenti, pezzi di legno, tutto opportunamente rimodellato, assemblato e riconvertito a nuove funzioni ludiche che fanno dimenticare la loro primaria origine reale.
Lo stupore di grandi e piccini è incomparabile: ciascuno è assorbito con modalità diverse nel proprio mondo fantastico. I tentativi riusciti o falliti di far volare il proprio aquilone acquistato nella grande tendopoli commerciale collocata sulla *promenade* a ridosso della spiaggia sono travolti immediatamente dall'entusiasmo trasmesso dagli straordinari team di aquilonismo acrobatico capaci di pilotare con estrema precisione, abilità e bravura i loro giocattoli tecnologici per disegnare figure improbabili e volteggiare in sincronia a ritmo di musica.
Mentre lo spettacolo tende a scemare con l'arrivo della sera, il rombo sordo dei trattori di ritorno dai loro campi marini si fa sentire nuovamente, preannunciando l'arrivo della marea che "monta con la velocità di un cavallo al galoppo". È il momento di abbandonare rapidamente la "pesca del mollusco" per non farsi cogliere di sorpresa dall'incedere rapido dell'acqua e rimanere isolati.
Il mare viene a riprendersi ciò che aveva lasciato durante il giorno stendendo la sua liquida coltre salata a protezione di quell'effimero mondo sommerso.
Chi resta a godersi l'atmosfera crepuscolare, rischiarata dai colori rossastri del tramonto prima del calar della notte, può sempre assistere ai balletti acrobatici della creatura di qualche temerario e imperterrito aquilonista, in attesa di abbandonarsi alla magica atmosfera del "volo notturno" degli aquiloni, il grande spettacolo organizzato nella scenografia teatrale della spiaggia illuminata, tra musica, fuochi d'artificio e fiumi di birra.

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - i numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°4 agosto 2014 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI
Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 1 ottobre 2014 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

G A L L E R I A

Fantasia di colori nel cielo di Berck

FILT-CGIL

CGIL